

Item	Instituição	<p>Art. 1º A Instrução Normativa 22, de 24 de setembro de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>ANEXO PARTE 2 - DOS VALORES DE MÁXIMA REATIVIDADE ESPECÍFICA 2.3 ...</p>	Considerações IBAMA
1	ANFAVEA	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 (Fase PROCONVE L7) e da tabela 2B da IN IBAMA 21/2021 (PROCONVE L8 a partir de 1º jan/2028).</p> <p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível</p>

	<p>etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especiação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especiação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p>	<p>gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	---	---

		<p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:</p> <p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;</p> <p>c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.</p> <p>2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.</p> <p>Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
2	IBIO - Instituto Brasileiro de Bioenergia e Bioeconomia	<p>Prezados Srs.,</p> <p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da Tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 (Fase PROCONVE L7) e da Tabela 2B da IN IBAMA 21/2021 (PROCONVE L8 a partir de 1º jan/2028).</p> <p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p>

	<p>para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, os mesmos possibilitaram ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores, possibilitando os ajustes referentes aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentaram valores de especificação, que possibilitaram o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento</p>	<p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	---	---

sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.

Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova Tabela 2A, deve ser feita uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que sejam usados todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.

Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:

1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:

a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;

b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;

c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.

2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a Tabela L7 vigente.

		<p>Assim, a proposta para a nova Tabela 2A L8 (2025 a 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
3	Toyota do Brasil	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual tabela 2A e da tabela 2B, da IN IBAMA 21/2021. Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92%</p>

	<p>etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p>	<p>em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	---	--

		<p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:</p> <p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;</p> <p>c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.</p> <p>2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.</p> <p>Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
4	UNICA	<p>1) A revisão dos parâmetros MIR definidos pela IN IBAMA 21/2021 é fundamental para evitar desestímulo ao investimento tecnológico nos motores flex-fuel, com destaque para o uso do etanol combustível no País. Ademais, como já reportado por inúmeros agentes e associações ao IBAMA, os parâmetros atuais não se baseiam em fundamentos robustos com medições e testes adequados.</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p>

2) Os novos valores propostos na minuta disponível na consulta pública ora em apreço foram compostos a partir de uma média dos coeficientes estabelecidos pela tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 e pela tabela 2B da IN IBAMA 21/2021. Essas tabelas, por sua vez, foram estruturadas utilizando, respectivamente, os valores dos resultados dos testes realizados pela Volkswagen em 2012 (VW) e pela UFRJ/Petrobras de 2021 (UFRJ).

3) Entendemos que a lógica adotada para o cálculo dos parâmetros apresentados nesta consulta é adequada diante das informações limitadas sobre o assunto. Sugerimos, entretanto, que a média utilizada na definição desses coeficientes incorpore todos os dados disponíveis, incluindo os resultados dos testes realizados pela GM e já apresentados a este IBAMA. Esse ajuste garante que todo conhecimento empírico acerca do processo em análise seja incorporado à nova tabela.

4) Por fim, o ajuste proposto garante à decisão sobre os novos parâmetros MIR uma visão sistêmica sobre o impacto das alterações nas emissões de precursores de ozônio em todo o ciclo do produto e, ainda, nas emissões de material particulado e de gases de efeito estufa (GEE).

5) Essa condição reconhece o potencial diferenciado de descarbonização no mercado brasileiro diante da presença dos produtos da

Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.

O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.

A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.

Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.

		<p>bioenergia. Isso porque, um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível e o consequente aumento no consumo de gasolina ampliaria de maneira substancial as emissões de gases relacionados à formação de ozônio em outras etapas do processo de produção/distribuição/uso dos combustíveis, além de aumentar as emissões de material particulado e de GEE.</p> <p>6) É importante lembrar ainda que, a partir da implantação do ORVR em 2025, o principal agente da formação de ozônio passará a ser a distribuição de gasolina, com 70% de participação no total automotivo, e não mais o NMOG de escapamento.</p> <p>7) De todo o exposto, entendemos que esta iniciativa e as sugestões aqui apresentadas consolidam e reforçam a importância e a efetividade do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), que tem se pautado pelo cuidado com o meio ambiente e endereçado novos elementos do controle ambiental em cada nova etapa.</p>	
5	Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda	A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 (Fase PROCONVE L7) e da tabela 2B da IN IBAMA 21/2021 (PROCONVE L8 a partir de 1º jan/2028).	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram</p>

	<p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p>	<p>propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental</p>
--	--	---

	<p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feita uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p> <p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:</p> <p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;</p> <p>c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.</p>	<p>um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	---	--

		<p>2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.</p> <p>Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
6	Nissan Automóveis	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 (Fase PROCONVE L7) e da tabela 2B da IN IBAMA 21/2021 (PROCONVE L8 a partir de 1º jan/2028).</p> <p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p>

		<p>na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p>	<p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
7	Renault do Brasil	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual tabela 2A e da tabela 2B, da IN IBAMA 21/2021. Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não</p>

	<p>apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito</p>	<p>houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	--	---

uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.

Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:

1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:

a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;

b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;

c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.

2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.

Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):

- Gasool A22 = 4,45
- Gasool A11H50 = 4,09
- EHR = 3,86
- NMOGA22 Gasool A22 = 4,59

8	General Motors	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual Tabela 2 da IN IBAMA 22/20 e da tabela 2B da IN IBAMA 21/2021.</p> <p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldéido e formaldeído.</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de</p>
---	----------------	---	--

	<p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração todos os três ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feita uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018, e calculada a média de dois resultados conforme alinhado nas discussões do GT AEA. Uma vez que sejam usados os valores disponibilizados pela VW, GM e UFRJ/Petrobras, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p> <p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos três resultados existentes no grupo de estudos:</p>	<p>implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	---	--

		<p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b – Media de dois resultados entre aqueles apresentados pela General Motors no GT AEA em 2019;</p> <p>c - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021.</p> <p>2 – Média entre os valores obtidos no item 1 acima e os da tabela L7 vigente.</p> <p>Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (Jan/2025 a 31Dez/2027) é:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
9	<p>Afeevas - Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul</p> <p>Sulpamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul</p>	<p>Embora os valores propostos sejam admissíveis tecnicamente, esta proposta aumenta o rigor em 11% do que está em vigor para a fase L7 (tabela 2 da IN 22/2020) e não se baseia em fundamentos robustos com medições adequadas em veículos representativos das tecnologias que serão utilizadas na fase L8. Na opinião da AFEEVAS, seria mais prudente manter o rigor dos limites de emissão estabelecidos pela Resolução CONAMA 492/2018 que foram baseados nos valores de MIR adotados para a fase L7, até 2028 quando seriam revisados a partir dos resultados a serem obtidos nos estudos que foram acordados com</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p>

	<p>o IBAMA e a ANFAVEA, ÚNICA, AEA e SINDIPEÇAS, em 01/11/2022. Em último caso, seria aceitável a proposta intermediária da ANFAVEA para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027, conforme segue:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gasool A22 = 4,45• Gasool A11H50 = 4,09• EHR = 3,86• NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 <p>Estes valores foram discutidos por especialistas em desenvolvimento de motores e considerados plausíveis, embora aumentem o rigor da fase L7 em 06% do que está em vigor. Entretanto, resultam da média dos valores encontrados nos três únicos estudos realizados com veículos brasileiros. Todos estes estudos têm a sua validade e importância, pois foram realizados com a melhor prática conhecida à época de cada um, embora todos tenham deficiências metodológicas e NÃO CONTEMPLAM AS TECNOLOGIAS que serão empregadas na fase L8. É importante ressaltar que os limites de NMOG fixados pelo CONAMA resultaram de cálculos baseados nos estudos iniciais e já trouxeram modificações importantíssimas para a sua redução, que vêm sendo implantadas na fase L7, juntamente com o controle avançado de emissões evaporativas. Consideramos importante os avanços pretendidos para o cálculo mais preciso da emissão de NMOG, mas ressaltamos que, o</p>	<p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	--	---

		<p>cerne da questão NÃO ESTÁ MAIS no aprimoramento do tratamento dos gases de escapamento, mas na melhor escolha do combustível em função do seu potencial como um todo, exigindo que todos os programas ambientais sejam contemplados igualmente por uma visão holística da estratégia de controle ambiental e que, a partir da implantação total do ORVR em 2025, o principal agente da formação de ozônio passará a ser a distribuição de gasolina, com 70% de participação no total automotivo, e não mais o NMOG de escapamento, que já foi drasticamente reduzido na fase L7.</p>	
10	Stellantis	<p>A Stellantis vem contribuir com a consulta, com base no histórico de discussões dos dados do grupo de trabalho do NMOG.</p> <p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual tabela 2A e da tabela 2B, da IN IBAMA 21/2021.</p> <p>Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8,</p>

	<p>apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito</p>	<p>devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	--	--

uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.

Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:

1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:

- a) Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;
- b) Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;
- c) Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.

2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo acima com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.

Assim, a proposta para a nova tabela 2A da fase L8 (2025 a 2027):

- NONMHC Gasool A22 = 4,45
- NONMHC Gasool A11H50 = 4,09
- NONMHC EHR = 3,86
- NMOG A22 Gasool A22 = 4,59

Atenciosamente.

11	Sindipeças	O Sindipeças aceita os valores propostos pelo IBAMA. Para etapas futuras, o Sindipeças apoia um trabalho conjunto entre as entidades.	<p>Status: Acatado integralmente.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
12	AEA	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual tabela 2A e da tabela 2B, da IN IBAMA 21/2021. Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.</p> <p>Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.</p> <p>Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.</p> <p>Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.</p> <p>O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de</p>

	<p>melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.</p> <p>Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldéido e formaldeído.</p> <p>Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.</p> <p>Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA</p>	<p>etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.</p> <p>A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.</p> <p>Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	--	---

		<p>492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p> <p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:</p> <p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;</p> <p>c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.</p> <p>2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.</p> <p>Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gasool A22 = 4,45 • Gasool A11H50 = 4,09 • EHR = 3,86 • NMOGA22 Gasool A22 = 4,59 	
13	Honda Automóveis do Brasil	<p>A proposta de valores apresentada em consulta pública traz a média dos valores da atual tabela 2A e da tabela 2B, da IN IBAMA 21/2021. Concordamos que o método de cálculo utilizando a média entre os valores é</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>A presente minuta de Instrução Normativa visa revisar os valores da Tabela 2A da IN 22/2020, alterada pela IN 21/2021, cuja utilidade era a de criar uma etapa intermediária entre os veículos</p>

importante, para que seja dado o mesmo peso para os resultados de testes apresentados até o momento. Estas tabelas foram construídas utilizando os valores dos resultados dos testes da Volkswagen de 2012 e da UFRJ/Petrobras de 2021.

Porém, é importante ressaltar que entre os testes da VW e da UFRJ tivemos a realização e apresentação de resultados dos testes realizados pela General Motors.

Como histórico da importância de todos os testes apresentados, os testes da Volkswagen foram realizados com as tecnologias e as melhores estratégias de controle de emissões na partida a frio conhecidas na época. Isto permitiu a definição dos valores de MIR para a fase L7.

Referente aos testes apresentados pela GM, realizados com veículo L6-DI com gasolina e etanol de referência brasileiros, possibilitou ainda mais conhecimento sobre a obtenção destes valores e possibilitou os ajustes referente aos gases padrão para calibração de acetaldeído e formaldeído.

Por fim, os testes da UFRJ/Petrobras, realizados com um veículo L6-DI, apresentou valores de especificação, que possibilitou o aprendizado para uma nova metodologia de testes de especificação sem criogenia.

Visto que todos os testes apresentados, até o momento, apresentaram valores de MIR e

da fase PROCONVE L7 e da fase L8. Neste sentido, foram propostos valores intermediários baseados na média dos valores já determinados para a fase PROCONVE L7 e aqueles já determinados para a Tabela 2B.

Os testes conduzidos pela General Motors não foram considerados pelo Ibama e seus ATC, na medida em que não houve pleno compartilhamento das informações da metodologia realizada.

O estudo da Volkswagen não pôde ser considerado para atribuição dos valores iniciais de MIR para a fase PROCONVE L8, devido a presença de contaminação dos resultados do teste de etanol por hidrocarbonetos. Contudo, para a revisão da Tabela 2A, os valores foram considerados para o cálculo das médias utilizadas.

A revisão da Tabela 2A se justificou para reduzir o valor de MIR para o etanol hidratado de referência - EHR (compreendendo 78% do valor constante na Tabela 2B), e para o Gasool A11H50 (92% em relação ao valor final constante na Tabela 2B). Há, por sua vez, um aumento no valor a ser observado para o combustível gasolina, de modo a não criar um eventual desestímulo ao uso do etanol combustível.

Do ponto de vista técnico, entende-se que a proposta é tecnicamente viável, se considerada alteração na estratégia de implementação do MIR do NMOG, e desde que vinculada à realização do Programa de Testes proposto pela ANFAVEA (e constante no Processo). Com isso, será possível estabelecer valores de MIR com amostragem maior de veículos e variedade

	<p>resultados que possibilitaram conhecimento sobre o tema, é importante levar em consideração os 3 ensaios disponibilizados no histórico de discussões do GT NMOG da AEA, ou seja, Volkswagen, General Motors e UFRJ/Petrobras.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que, para a elaboração da nova tabela 2A, deve ser feito uma ponderação levando em consideração o ensaio realizado pela GM, uma vez que o mesmo é um resultado representativo e realizado seguindo todas as orientações da metodologia estabelecida na CONAMA 492/2018. Uma vez que seja usado todos os valores disponíveis, isto trará maior confiabilidade para elaboração teórica deste valor.</p> <p>Portanto, propomos adotar uma tabela de valores intermediários, considerando um cálculo envolvendo todos os resultados:</p> <p>1 - Média simples dos 3 resultados existentes no grupo de estudos:</p> <p>a - Resultados do trabalho do GT-AÑQ, encaminhados pela AEA ao IBAMA em julho de 2014;</p> <p>b - Resultados do estudo UFRJ/Petrobras no GT AEA em 2021;</p> <p>c - Resultados apresentados pela General Motors no GT AEA em 2021.</p>	<p>de tecnologias embarcadas, possibilitando à regulação ambiental um estudo mais robusto do que aqueles disponíveis atualmente para essa definição.</p>
--	--	--

2 – Média simples entre os valores gerados do cálculo com os 3 resultados e a tabela L7 vigente.

Assim, a proposta para a nova tabela 2A L8 (2025 a 2027):

Gasool A22 = 4,45

Gasool A11H50 = 4,09

EHR = 3,86

NMOGA22 Gasool A22 = 4,59