

VEICULOS LEVES - L7 e L8		
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE ESCAPAMENTO		
Nome	Instituição	Contribuição
Guilherme Guelfi	Sindipeças	<p>Art 1º - §1º - Os limites estabelecidos no caput devem ser atendidos por 50% das vendas no mercado brasileiro a partir de 01/01/2020 Justificativa: Com o prazo de introdução proposto pelo IBAMA em 2022 para L7 haveria uma descontinuidade de 8 anos (L6 em 2014) com consequência negativa para o avanço tecnológico e conseqüentemente para o meio ambiente. Recente estudo conduzido pela CETESB com veículos leves novos de 2016 revelou média de NMHC + NOx inferior a 60 mg/Km o que confirma a viabilidade desta proposta. A meta proposta para L8 em 2027 será atingida nos EUA já em 2022. Visando manter a competitividade do produto brasileiro não é aceitável defasagem tecnológica de mais de 5 anos em relação aos mercados de referência. Em 2027 é prevista substancial participação de veículos híbridos e elétricos na frota o que contribui para viabilizar o atendimento da meta proposta. Art. 3º - Nova redação – Para as novas homologações, a partir de 2020 não será mais permitido o atual “desconto do álcool não queimado” nos gases de escapamento e a emissão de compostos orgânicos passa a ser definida pelo HC_equivalente e NMHC_equivalente, definidos pelo potencial de formação de ozônio, conforme metodologia de cálculo a ser estabelecido pelo IBAMA até 30 de junho de 2018. § único: A partir de 2019 é obrigatória a apresentação dos valores de NMHC equivalente e de seus componentes como valores típicos. Justificativa: A emissão de compostos orgânicos por veículos flex, caracterizada principalmente por hidrocarbonetos, etanol não queimado e aldeídos, deve ser controlada de forma mais eficiente, uma vez que essas substâncias apresentam potencial de formação de ozônio. O Ibama pode estabelecer rapidamente a metodologia de cálculo com base em procedimentos da agência ambiental dos EUA (US EPA) e diversos estudos publicados, dentre os quais o trabalho “Controle de Emissão de Compostos Orgânicos com base no Potencial de Formação de Ozônio” apresentado no SIMEA 2013, com foco nas condições observadas no Brasil. Art. 4º Alterar texto para: - Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022...comerciais (conforme definido no Art 2º desta Resolução)... Art. 4º Alterar texto para: - Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022...comerciais (conforme definido no Art 2º desta Resolução)... Art. 6º L-8: limites de emissão de escapamento (média corporativa) de NMHC equivalente +NOx (mg/km) para veículos leves a partir de 01/01/2022 - 2022: 50 - 2023: 45 - 2024: 40 - 2025: 35 - 2026: 30 - 2027: 25 - 2028: 20</p>
OSWALDO LUCON	SMA-GAB-AMC	Alinhando-se à legislação internacional e cumprindo a NDC do Acordo de Paris, incluir a progressiva limitação às emissões de CO2 nos veículos, tomando por base 95gCO2/km (leves
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	As propostas não apresentam justificativa técnica e estimativas sobre os benefícios ambientais esperados como resultado de sua adoção, fato que dificulta a sua análise e o alcance ambiental dos limites de emissão e demais exigências.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art 1º - Vide comentário no Anexo, relativo à revisão da Tabela 1. Art 1º § único – Nova redação: A partir de 1º de janeiro de 2020, o atendimento aos limites estabelecidos no caput deve ser antecipado para os modelos de veículos que representem pelo menos 50% das vendas no mercado brasileiro. Justificativa: A antecipação do atendimento de parte dos modelos para 2020 é considerada possível conforme dados da CETESB e ambientalmente desejável. Art. 3º - Nova redação: Para as novas homologações, a partir de 2020 a emissão de compostos orgânicos passa a ser definida pelo HC_equivalente e NMHC_equivalente, definidos pelo potencial de formação de ozônio (conforme conceito descrito no trabalho “Controle de Emissão de Compostos Orgânicos com base no Potencial de Formação de Ozônio” apresentado no SIMEA 2013). Art. 3º § 1º - Acrescentado: Os procedimentos de cálculo devem ser estabelecidos pelo IBAMA até 30 de junho de 2018. Justificativa: Não deve ser mais permitido o atual “desconto do álcool não queimado” nos gases de escapamento. Art 3º § 2º - Acrescentado: A partir de 2019, é obrigatória a apresentação, para os veículos flex, dos valores de NMHC_equivalente e dos seus componentes, como valores típicos para todas as famílias de motores. Justificativa: O fornecimento de valores típicos permite avaliar os níveis de emissão praticados e servem como indicadores de tendência de controle. Art 4º - Alterar redação: Respeitados os limites máximos de emissão estabelecidos no Art 1º, para todos os veículos, a partir de 1º de janeiro de 2022, ficam estabelecidos complementarmente os limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (conforme definidos no Art 2º desta Resolução), nacionais e importados, comercializados no país, doravante denominada fase PROCONVE L8, conforme Tabelas 2 e 3 do Anexo desta Resolução. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente necessária a antecipação do PROCONVE L8 conforme tabelas 2 e 3 do Anexo. Art 4 §2º – acrescentar ao final: ... e doravante manter a conformidade com o limite certificado, não sendo permitida a compensação de desconformidade com outros modelos. Justificativa: Evitar o uso indevido do conceito de homologação corporativa.</p>
<p>Edson Orikassa</p>	<p>AEA</p>	<p>Artigo 3º sugere-se alteração a redação para: A partir da fase PROCONVE L7, o cálculo do NMHC para etanol, gasolina e GNV será estabelecido por revisão da norma ABNT NBR 6601. Justificativa: Todos os poluentes (CO, NOx, Aldeídos, NMHC) medidos em ensaios de emissões tem sua definição, forma de medição e forma de cálculo estabelecidos em normas da ABNT. Dessa forma o mais correto seria revisar a norma ABNT NBR 6601 para incluir questões específicas do cálculo do NMHC em função dos tipos de combustível.</p>
<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB</p>	<p>Art. 1º ..., a partir de 1º de janeiro de 2020, ... Art. 4º .., a partir de 1º de janeiro de 2022,... § 8º Fica vedado o desconto da parcela de etanol não queimado nos valores de NMHC para atendimento da Fase L8</p>

Carmen Araujo	ICCT	<p>Art. 1- Os limites propostos para L7 representam avanços tímidos, especialmente para motores a diesel. Considerando a qualidade do ar e as frequentes ultrapassagens de ozônio e de material particulado e sua forte correlação com as emissões veiculares, sugere-se a fortemente a adoção de limites mais restritivos para veículos leves, sendo que, no máximo em 5 anos seja estabelecido e iniciado um roteiro para implementação de limites previstos no US Tier 3 (promulgados nos EUA em 2014, com implementação a partir de 2017). Portanto, sugere-se eliminar essa etapa intermediária L7 e ao invés disso, iniciar nesse prazo a implantação de etapas do US Tier 3. Isto inclui também a adoção de limites neutros para combustível/ tecnologia, recomendando-se que ser adotados limites únicos para veículos leves do ciclo Otto e a diesel. Apesar de incluir um aumento de durabilidade na fase L7, o que é positivo, os 5 anos previstos para a fase L7 resultarão na ampliação da defasagem dos veículos brasileiros, e pouco contribuirão para a redução das emissões e seus efeitos à saúde. Destaca-se que os limites estabelecidos para a fase L7 já foram atingidos por a quase totalidade dos veículos na fase L6 e limite proposto para motores a diesel, por exemplo, na L7 para MP (20 mg/ kg) pode ser atingido sem DPF, e o limite NOx +NMHC pode ser atingido sem pós tratamento. Art. 2- Os limites a serem aplicados para veículos leves de passageiros e comerciais leves deveriam ser os mesmos (como ocorre, por ex., na regulamentação americana) - portanto, sugere-se apenas uma categoria de veículos leves, sem distinção para comercial ou passageiros, ou off-road. Esses veículos, por definição, têm a mesma massa total máxima autorizada e MOM, não justificando a adoção de limites distintos. Na atual fase L6, os limites de emissão para veículos leves de passageiros e comerciais leves com MOM &lt;= a 1.700 kg (ciclo Otto) são iguais- seria um retrocesso separá-los. A alteração proposta na definição desses veículos (alterando a Conama 15/ 95), torna mais abrangente a definição de comerciais leves, modificando o número de passageiros de mais de 12 para mais de 8 mais motorista. Art. 3- Apesar de estar sendo previsto um procedimento que considera o etanol não queimado (e possivelmente aldeídos), esse artigo é específico aos veículos utilizando etanol. Deve ser estendido também para gasolina, considerando a mistura gasolina + etanol anidro.</p>
Carmen Araujo	ICCT	<p>Art. 4- O início dessa fase em 2031 é muito pouco ambicioso, considerando a defasagem de 10 anos em relação da sua implementação da fase US Tier 3 (USEPA)- portanto com atraso bem superior ao historicamente observado em fases anteriores. Os limites definidos nessa proposta (L8) para 2031 são menos restritivos do que US Tier3. Recomenda-se fortemente harmonizá-los com esses limites, adotando ainda limites únicos para veículos de passageiros e comerciais leves, antecipando o início de sua implantação. §3 e §6 aparentemente estão repetidos.</p>
FREDERIC O GUILHERME DA COSTA KREMER	PETROBRÁS	<p>Artigo 3º sugere-se alteração a redação para: A partir da fase PROCONVE L7, o cálculo do NMHC para etanol, gasolina e GNV será estabelecido por revisão da norma ABNT NBR 6601. A partir da fase L8 o cálculo do NMOG será estabelecido por revisão da norma ABNT NBR 6601. Justificativa: Todos os poluentes (CO, NOx, Aldeídos, NMHC) medidos em ensaios de emissões tem sua definição, forma de medição e forma de cálculo estabelecidos em normas da ABNT. Dessa forma o mais correto seria revisar a norma ABNT NBR 6601 para incluir questões específicas do cálculo do NMHC em função dos tipos de combustível.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Art 1º - Manter a redação do caput, mas alterar a tabela 1 de acordo com os limites atuais norte-americanos (Tier 2) e as tabelas 2 e 3 de acordo com os limites norte-americanos previstos para 2026, adaptando-os aos combustíveis brasileiros e veículos Flex. Art 1º § único – Nova redação: A partir de 1º de janeiro de 2020, o atendimento aos limites estabelecidos no caput deve ser antecipado para os novos lançamentos, contemplando outros modelos de veículos de forma a cobrir pelo menos 50% das vendas no mercado brasileiro. Justificativa: o PROCONVE foi estabelecido em 1986 seguindo a tecnologia americana para o controle de emissões, reduzindo o gap tecnológico entre os dois países. As Tabelas 1, 2 e 3 devem adotar os limites atuais adotados nos EUA, reduzindo essa distância para 5 anos em 2022. Art. 3º - Nova redação: Para as novas homologações, a partir de 2020 a emissão de compostos orgânicos passa a ser definida pelo HC_equivalente, definido pelo potencial de formação de ozônio. Art. 3º § 1º - Acrescentado: Os procedimentos de cálculo devem ser estabelecidos pelo IBAMA até 30 de junho de 2018. Justificativa: as violações do padrão de qualidade do ar para ozônio nos grandes centros urbanos são muito elevadas. O “desconto do álcool não queimado” nos gases de escapamento precisa ser eliminado urgentemente. Art 3º § 2º - Acrescentado: A partir de 2019, é obrigatória a apresentação, para os veículos flex, gasolina e Diesel, dos valores típicos de NMHC_equivalente e dos seus componentes, para todas as famílias. Art 3º §3º - Os valores reais das emissões medidas e utilizadas para a certificação, inclusive as dos compostos orgânicos utilizadas para o cálculo da emissão de NMHC equivalente (etanol, aldeídos fórmico e acético, metano) e o total de compostos orgânicos (THC), devem ser tornados públicos a partir da entrada em produção. Justificativa: O fornecimento de valores típicos permite avaliar os níveis de emissão praticados e devem ser divulgados e considerados para a definição estratégica do programa.</p>
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Art 4º - Alterar redação: Respeitados os limites máximos de emissão estabelecidos no Art 1º, para todos os veículos, a partir de 1º de janeiro de 2022, ficam estabelecidos complementarmente os limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (conforme definidos no Art 2º desta Resolução), nacionais e importados, comercializados no país, doravante denominada fase PROCONVE L8, conforme Tabelas 2 e 3 do Anexo desta Resolução. Justificativa: É necessária a criação de uma fase de transição entre os limites da fase L7 de 2022 e os futuros limites Tier 3 conforme tabelas 2 e 3 do Anexo, através de metas a corporativas decrescentes até 2026. Art 4 §2º – acrescentar ao final: ... e doravante manter a conformidade com o limite certificado, não sendo permitida a compensação de desconformidade com outros modelos. Justificativa: Evitar o uso indevido do conceito de homologação corporativa.</p>
DA MEDIÇÃO DA EMISSÃO EVAPORATIVA E DE ABASTECIMENTO		
Nome	Instituição	Contribuição

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Guilherme Guelfi</p>	<p>Sindipeças</p>	<p>Art 9 Fica estabelecido, para as novas homologações a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de 50 mg/L para a emissão evaporativa durante o reabastecimento de combustível, medida segundo o procedimento CFR – Code of Federal Regulations título 40 Part 86 até que a ABNT o publique como norma brasileira. § 1º O fabricante ou importador poderá adotar o conceito de família evaporativa, segundo os critérios definidos no procedimento mencionado no caput. § 2º Os respiros do sistema de alimentação devem se dar unicamente pelo canister sendo permitido o uso de válvulas de segurança, desde que a pressão de alívio seja superior às que possam ocorrer em uso normal do veículo, devendo o valor dessa pressão ser informado pelo fabricante nos manuais de manutenção e do proprietário do veículo”. Acrescentar parágrafo: §3º Para os testes de emissões evaporativas é obrigatório o uso de gasolina E22 de referência Art 10 – Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de 500 miligramas por dia, incluindo o resultado do ensaio de resfriamento (hot soak), tomado o maior valor entre todos os dias de ensaio, segundo os procedimentos do CFR – Code of Federal Regulations título 40 Parte 86 para os ensaios de 48 e 72 horas, até que a ABNT o publique como norma brasileira. Art 11 Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de 30 mg/km para a emissão evaporativa do veículo em movimento, segundo os procedimentos do CFR – Code of Federal Regulations título 40 Part 86 para a determinação de “running losses”, até que a ABNT o publique como norma brasileira.</p>
<p>Andrea Carla Cunha</p>	<p>ABIQUIM associação brasileira da industria quimica</p>	<p>PROPOSTAS LIMITES oL7 em 2022 (para todos veículos comercializados a partir de 1º Janeiro 2022): adoção do controle embarcado de emissões evaporativas durante o abastecimento: -Limite no teste para Controle de Emissões Evap. durante o Abastecimento com Sistema Embarcado no Veículo (g/litro): 0.05 oL8 em 2027 (para todos veículos comercializados a partir de 1º Janeiro 2027): Adoção do TIER 2 Americano □Hot Soak+48-hr Diurno (g/test): 0.65 □Hot Soak+72-hr Diurno (g/test): 0.50 □Perda em Movimento “Running Loss” (g/km): 0.03 □Controle embarcado no reabastecimento (g/litro): 0.05 ORVR Levando em consideração que o controle embarcado no veículo das emissões evaporativas é uma tecnologia comprovada e barata que pode economizar combustível e proporcionar reduções de emissões para melhorar a qualidade do ar e saúde ocupacional, nossa sugestão ao IBAMA é que considere a adoção obrigatória de limites de controle de emissões evaporativas durante o abastecimento via sistema embarcado nos veículos a partir de 2022 – ajustado, portanto, ao primeiro ciclo do ROTA 2030 – e o realinhamento à referência do modelo dos EUA com a adoção dos requisitos evaporativos TIER 2 a partir de 2027. JUSTIFICATIVAS A minuta para o PROCONVE L7 para emissões evaporativas é deficiente. A proposta de estabelecimento do teste 24 horas traz parâmetros de controle tão brandos que até mesmo os veículos atualmente comercializados no País seriam aprovados sem a necessidade de aprimoramentos. Ou seja, a aprovação dessa proposta não resultaria em nenhuma melhoria nos parâmetros ambientais para os cidadãos brasileiros nos próximos dez anos e teria como impacto, tão somente, a necessidade de realização de investimentos milionários por parte das montadoras de veículos na construção de laboratórios para a realização desses testes.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Andrea Carla Cunha</p>	<p>ABIQUIM associação brasileira da indústria química</p>	<p>Nesse sentido, estranha-se ainda a resistência na adoção do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR) tratando-a com ceticismo infundado ao submetê-la – conforme o texto preliminar divulgado – à estudos técnicos adicionais, previstos para ocorrer até o fim de 2019, para apenas então avaliar a sua implementação. Deixamos claro que não são necessários mais estudos sobre o tema, visto que as emissões de reabastecimento são estudadas desde 1972, sendo atualmente bem caracterizadas e compreendidas. Observa-se ainda que os testes de 24 e 48 horas com 2g de emissão - foram menos testados no Brasil do que o controle no reabastecimento, todavia, apesar de todos os problemas técnicos apontados, foram esses os selecionados pela equipe técnica do órgão como sendo os novos parâmetros do PROCONVE. A tecnologia ORVR vem sendo exigida há mais de vinte anos nos Estados Unidos e no Canadá, com mais de 350 milhões de veículos produzidos e eficácia da vida útil integral de 98% devidamente demonstrada e documentada</p>
<p>Alfred Szwarc</p>	<p>União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA</p>	<p>É recomendável a adoção de medidas de controle da emissão evaporativa gerada durante as operações de reabastecimento de combustíveis, para limitar a emissão de hidrocarbonetos reativos que participam na formação da poluição fotoquímica. Como a tecnologia embarcada no veículo (ORVR) para esse fim tem o seu uso e eficiência comprovados há mais de 15 anos nos EUA e no Canadá, e está em fase de implantação na China, os estudos previstos para a sua utilização no Brasil, definidos no Artigo 11, podem ser realizados com uma base de informações substancial, que pode reduzir o tempo para a sua conclusão.</p>
<p>Associação dos Fabricantes de Equipament os para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art. 9 – Alterado: Ficam estabelecidos, para todos os veículos leves com motor do ciclo Otto comercializados no Brasil a partir de 01/01/2022, o limite máximo de 50 mg/L para a emissão evaporativa durante o reabastecimento de combustível e o limite máximo de 500 miligramas por teste no ensaio de 48 horas, incluindo o resultado do ensaio de resfriamento (hot soak), medidas segundo os procedimentos do CFR – Code of Federal Regulations título 40 Part 86 até que o IBAMA ou a ABNT publique procedimentos equivalentes como norma brasileira. Art. 9 § 1º - Alterado: O fabricante ou importador poderá adotar o conceito de família evaporativa, segundo os critérios definidos no procedimento mencionado no caput. Art. 9 § 2º - Alterado: Os respiros do sistema de alimentação devem se dar unicamente pelo canister sendo permitido o uso de válvulas de segurança, desde que a pressão de alívio seja superior às que possam ocorrer em uso normal do veículo, devendo o valor dessa pressão ser informado pelo fabricante nos manuais de manutenção e do proprietário do veículo. Art. 9 §3º - Acrescentado: Para os testes de emissões evaporativas é obrigatório o uso de gasolina E22 de referência Art. 9 §4º - A partir de 01/01/2020 as exigências deste artigo devem ser antecipadas para os novos lançamentos de veículos leves no mercado brasileiro. Justificativas: A estratégia adotada originalmente para o controle de evaporativas não é adequada porque os veículos brasileiros praticamente já atendem aos padrões europeus, conforme ensaios realizados para o GT Evaporativas da AEA. Também foi demonstrado naquele GT que os sistemas de controle de evaporativas durante o reabastecimento e o ensaio de 48 hs também reduzem estas emissões significativamente nas demais situações onde o combustível também evapora. Quanto à atuação das válvulas de segurança, estas necessitam ser controladas e conhecidas para limitar a ocorrência de emissões atmosféricas indevidas.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art. 10 – Alterado: Fica estabelecido, a partir de 01/01/2027, o limite máximo de 30 mg/km para a emissão evaporativa do veículo em movimento e o limite de 500 mg/teste no ensaio de 72 horas, segundo os procedimentos do CFR – Code of Federal Regulations título 40 Part 86, até que o IBAMA ou a ABNT o publique procedimentos equivalentes como norma brasileira. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a equiparação e a harmonização com a regulamentação norte americana, que tem servido de base ao PROCONVE para os veículos leves. A regulamentação proposta com base nos procedimentos Europeus é ambientalmente ineficaz. Art. 10 § único – A partir de 01/01/2024 as exigências deste artigo devem ser antecipadas para os novos lançamentos de veículos leves no mercado brasileiro. Art. 11 – Eliminado. Art. 11 § 1º - Eliminado Art. 11 § 2º - Eliminado Justificativa: Desnecessários, face à implementação do controle da emissão evaporativa durante o reabastecimento de combustível, conforme novo Art. 9.</p>
<p>Edson Orikassa</p>	<p>AEA</p>	<p>A AEA pode se disponibilizar para elaborar estudo das emissões em toda a cadeia de distribuição de combustível e opções de controle, considerando regulamentações já existentes no Brasil e no mundo. Abrangendo desde o enchimento dos caminhões nas bases/refinarias, transferência dos caminhões para os postos (Stage1) e do posto para os veículos (Stage2 ou ORVR).</p>
<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB</p>	<p>Art. 10. ..., o limite máximo de combustível evaporado em 0,5 (meio) grama por ensaio,... Art. 11. Fica estabelecido a partir da Fase L8 o limite de emissão no abastecimento do veículo (ORVR) de 50 mg por litro de combustível abastecido Parágrafo único: O procedimento para esta determinação deve ser estabelecido pelo Ibama até dois anos antes da entrada em vigor da Fase L8 Enviamos proposta de Resolução para controle de GEE por e-mail.</p>
<p>Carmen Araujo</p>	<p>ICCT</p>	<p>Art. 9, 10, 11 e 14- As emissões evaporativas podem representar uma parcela significativa das emissões totais de HC para veículos do ciclo Otto. Considerando o problema persistente de ultrapassagens de ozônio em diversas regiões metropolitanas, recomenda-se fortemente que as exigências para emissão evaporativa sejam aperfeiçoadas. Na fase L7, as propostas de alteração nos requisitos representam avanço muito pequeno no controle dessas emissões e não promoverão o uso efetivo de sistemas de controle dessas emissões em condições reais. São similares aos adotados no passado na Europa, e que já se mostraram insuficientes para controle dessas emissões, tendo sido já alterados. No mínimo, deveriam ser adotados os atuais requisitos Euro 6 (adoção de teste diurno de 48 h e os procedimentos atualizados Type IV, ou, idealmente, os procedimentos mais rigorosos e abrangentes adotados pela USEPA. As emissões de abastecimento são abordadas na proposta de forma tangencial apenas, sendo previstos estudos para verificar a relevância do ORVR. Uma mudança para métodos de ensaio mais severos poderia ser acompanhada por uma exigência ORVR para garantir que esta tecnologia que tem se mostrado eficaz seja introduzida para a frota de veículos LD brasileira.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 9 – Alterado: Ficam estabelecidos, para todos os veículos leves com motor do ciclo Otto comercializados no Brasil a partir de 01/01/2022, o limite máximo de 50 mg/L para a emissão evaporativa durante o reabastecimento de combustível, o limite máximo de 500 miligramas por teste nos ensaios de 48 horas e 72 horas, incluindo o resultado do ensaio de resfriamento (hot soak), e o limite máximo de 30 mg/km para a emissão evaporativa do veículo em movimento, medidas segundo os procedimentos do CFR – Code of Federal Regulations título 40 Part 86 até que o IBAMA ou a ABNT publique procedimentos equivalentes como norma brasileira. Art. 9 § 1º - Alterado: O fabricante ou importador poderá adotar o conceito de família evaporativa, segundo os critérios definidos no procedimento mencionado no caput. Art. 9 § 2º - Alterado: Os respiros do sistema de alimentação devem se dar unicamente pelo canister sendo permitido o uso de válvulas de segurança, desde que a pressão de alívio seja superior às que possam ocorrer em uso normal do veículo, devendo o valor dessa pressão ser informado pelo fabricante nos manuais de manutenção e do proprietário do veículo. Art. 9 §3º - Acrescentado: Para os testes de emissões evaporativas é obrigatório o uso de gasolina E22 de referência Art. 9 §4º - A partir de 01/01/2020 as exigências deste artigo devem ser antecipadas para os novos lançamentos de veículos leves no mercado brasileiro. Justificativas: A estratégia adotada originalmente para o controle de evaporativas não é adequada porque os veículos brasileiros praticamente já atendem aos padrões europeus, conforme ensaios realizados para o GT Evaporativas da AEA. Também foi demonstrado naquele GT que os sistemas de controle de evaporativas durante o reabastecimento e o ensaio de 48 hs também reduzem estas emissões significativamente nas demais situações onde o combustível também evapora. Quanto à atuação das válvulas de segurança, estas necessitam ser controladas e conhecidas para limitar a ocorrência de emissões atmosféricas indevidas.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 10 – Alterado: Fica estabelecido, a partir de 01/01/2026, os limites máximos e demais exigências para o controle de emissões evaporativas, conhecidos por “Tier 3”, exigidos nos Estados Unidos. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a equiparação e a harmonização com a regulamentação norte americana, que tem servido de base ao PROCONVE para os veículos leves. A regulamentação proposta com base nos procedimentos Europeus é ambientalmente ineficaz. Art. 10 § único – A partir de 01/01/2024 as exigências deste artigo devem ser antecipadas para os novos lançamentos de veículos leves no mercado brasileiro. Art. 11 – Eliminado. Art. 11 § 1º - Eliminado Art. 11 § 2º - Eliminado Justificativa: Desnecessários, face à implementação do controle da emissão evaporativa durante o reabastecimento de combustível, conforme novo Art. 9.
DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES		
Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Adoptar o S10 assim que possível e ter no mercado um tipo so de diesel para evitar o fenomeno do uso do S500 (mais poluente) no lugar do S10 por questoes de preço (o S500 é mais barato do S10)
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	A utilização da gasolina com 22% de etanol anidro como combustível de referência deveria ser revista. As necessidades atuais de combustíveis de elevada octanagem, para atingimento de maiores níveis de eficiência energética nos motores com ignição por centelha, aponta para a utilização mais intensiva de etanol em misturas com a gasolina. Pesquisas internacionais, desenvolvidas principalmente nos EUA, estão voltadas para o uso futuro de misturas de gasolina com cerca de 30% de etanol anidro. Portanto, considerando as tendências do mercado e realidade do Brasil, que utiliza desde 2015 em escala comercial a mistura com 27% de etanol anidro, é recomendável a adoção de gasolina de referência com um teor mínimo de 25% de etanol anidro.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	Alterar ARTIGO 12º (justificativa: incluir a gasolina, o etanol e o GNV de referência que não são mencionados) Art. 12. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará o óleo diesel de referência B7 e a gasolina padrão de referência (E22), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. § 1. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação do óleo diesel definida na regulamentação europeia 582/2011, anexo IX e a especificação da gasolina de referência da fase L6 conforme Resolução, ANP nº 21, de 2 de julho de 2009. incluir novo parágrafo § 2. A mistura gasolina e etanol anidro de referência deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos em volume de etanol, conforme estabelecido no art. 9º da Lei nº 8.723, de 1993. Acrescentar um novo artigo após o artigo 12º: Art. xx. Deverão ser consideradas, para fins de desenvolvimento e homologação, as especificações dos combustíveis de referência etanol hidratado de referência (EHR) e gás natural veicular (GNV) de referência estabelecidas nos regulamentos técnicos constantes das Resoluções ANP nº 23/2010 e ANP nº 29/2009, respectivamente ou em legislação que venha substituí-las.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art. 12- Combustíveis A especificação do diesel de referência deve estar de acordo com o cronograma de introdução da mistura diesel fóssil + biodiesel previsto na Lei Nº 13.263, de 23 de março de 2016. Ou seja, deve ser especificado para fins de homologação o diesel de referência B10, previsto para ser introduzido em 2019.
FREDERIC O GUILHERM E DA COSTA KREMER	PETROBRAS	Alterar ARTIGO 12º (justificativa: incluir a gasolina, o etanol e o GNV de referência que não são mencionados) Art. 12. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará o óleo diesel de referência B7 e a gasolina padrão de referência (E22), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. § 1. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação do óleo diesel definida na regulamentação europeia 582/2011, anexo IX e a especificação da gasolina de referência da fase L6 conforme Resolução, ANP nº 21, de 2 de julho de 2009. incluir novo parágrafo § 2. A mistura gasolina e etanol anidro de referência deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos em volume de etanol, conforme estabelecido no art. 9º da Lei nº 8.723, de 1993. Acrescentar um novo artigo após o artigo 12º: Art. xx. Deverão ser consideradas, para fins de desenvolvimento e homologação, as especificações dos combustíveis de referência etanol hidratado de referência (EHR) e gás natural veicular (GNV) de referência estabelecidas nos regulamentos técnicos constantes das Resoluções ANP nº 23/2010 e ANP nº 29/2009, respectivamente ou em legislação que venha substituí-las.
Pietro Adamo Sampaio Mendes	ANP	Substituir: "DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES Art. 12. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará o óleo diesel de referência B7, em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. Parágrafo único. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação do óleo diesel definida na regulamentação europeia 582/2011, anexo IX." Por: "DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES Art. 12. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará os combustíveis de referência para os ensaios de emissões de poluentes, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei 8.723, de 1993. Conforme estabelecido pela Lei nº 9.478, de 06/08/1997, no inciso XVIII do art. 8º, é atribuição da ANP especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis. Nesse sentido, a exemplo do que ocorreu quando da publicação da Resolução ANP nº 21, de 02/07/2009, da Resolução ANP nº 40, de 24/12/2008, e da Resolução ANP nº 71, de 20/12/2011, a Agência avaliará e publicará em tempo adequado os regulamentos que estabeleçam as especificações do óleo diesel de referência, da gasolina de referência e do etanol combustível de referência para homologação dos veículos nas respectivas fases do Proconve/Promot. A definição de óleo diesel B7 de referência entrará em pauta nessas discussões, quando serão ouvidos pela ANP os produtores de óleo diesel, os produtores de biodiesel, a indústria automotiva e os órgãos ambientais.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Sergio Tadeu Cabral Beltrão	Ubrabio	A ANP especificará o óleo diesel de referência B10 e, também, o Biodiesel puro (B100), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. Justificativa: A Lei 13.263/2016 estabeleceu que a mistura obrigatória de biodiesel ao diesel, em nível nacional, de B8 (iniciada em 1/03/2017); B9 com início até 01/03/2018; e B10 com início até 01/03/2019. Está agendada para 09/11/2017 reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, ocasião em que será decidida a antecipação do B10 para início em 01/03/2018.
-----------------------------	---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO DE EMISSÃO

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 14 - Alterado: Os métodos e procedimentos do CFR citados nos Artigos 9 e 10 devem ser utilizados até que seja publicada Instrução Normativa Ibama ou Norma ABNT referenciada pelo Ibama. Justificativa: As metodologias norte americanas necessitam serem transformadas em Normas ABNT.
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	artigo 13º - Deve ser incluída a referência a norma de medição das emissões de aldeídos (ABNT NBR 12026).das Normas ABNT NBR 12026/xx e ABNT NBR 6601/2012 ou ABNT NBR 16567/2016....
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art. 13- Ensaio de emissão Os ciclos suplementares (SFTP) aos testes de dinamômetro não estão previstos ou indicados na proposta (à semelhança de ciclos adotados pela USEPA, incluindo ciclo de condução agressivo a mais altas velocidades – US06 e ciclo de condução a altas temperaturas e ar condicionado funcionando- SC03). Sugere-se incorporá-los. Emissões que podem ocorrer em condições reais de condução não abrangidas pela NBR 6601 (FTP75) continuarão a ser uma preocupação sem a adoção desses testes suplementares. Devem ser incluídas as normas ABNT NBR 7024 de 05/2017 - Veículos rodoviários automotores leves - Medição do consumo de combustível - Método de ensaio (inclui ciclo estrada) e a ABNT NBR12026 de 08/2016- Veículos rodoviários automotores leves - Determinação da emissão de aldeídos e cetonas contidos no gás de escapamento, por cromatografia líquida
FREDERIC O GUILHERME DA COSTA KREMER	PETROBRAS	artigo 13º - Deve ser incluída a referência a norma de medição das emissões de aldeídos (ABNT NBR 12026).das Normas ABNT NBR 12026/xx e ABNT NBR 6601/2012 ou ABNT NBR 16567/2016....
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 14 - Alterado: Os métodos e procedimentos do CFR citados nos Artigos 9 e 10 devem ser utilizados até que seja publicada Instrução Normativa Ibama ou Norma ABNT referenciada pelo Ibama. Justificativa: As metodologias norte americanas necessitam serem transformadas em Normas ABNT.

DOS PROCEDIMENTOS DA GARANTIA DE DURABILIDADE DAS EMISSÕES (FD)

Nome	Instituição	Contribuição
------	-------------	--------------

Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 15 §6º - Adicionado: O IBAMA deverá atualizar, com base em estudos sobre a frota circulante de veículos e resultados dos Programas I/M, os valores de FD pré-definidos nesta Resolução que mostrarem tendências diferentes para o valor calculado para 160.000 km. Justificativa: A implantação de Programas I/M e a realização de outros estudos sobre a frota circulante poderão fornecer subsídios valiosos para a verificação e atualização dos valores para FD.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art. 15- Durabilidade Os atuais níveis de durabilidade exigidos no país encontram-se de fato defasados em relação a legislações americanas (241.400 km) e europeias (160.000 km). Considerando que a idade média da frota é 9 anos (Sindipeças, 2016), e considerando uma quilometragem média de 16.500 km/ ano (Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por veículos- MMA), os veículos brasileiros teriam, em média uma quilometragem de 150.000 km. Além desse necessário aumento de durabilidade incluído na proposta, recomenda-se fortemente que se adotem os procedimentos americanos para verificação de durabilidade. Nestes procedimentos, são exigidos testes de rotina em veículos em uso com maior quilometragem do que nos ensaios oficiais de homologação. Além disso, é exigido que o ensaio de veículos em uso retroalimente a determinação dos fatores de deterioração (por ex., se foi informado pelo fabricante o fator de deterioração de 1,2, e os testes em uso indicam 1,4, o fabricante deve ajustar a determinação do fator de deterioração para no futuro para compatibilizar com os resultados destes testes). Parágrafo 5- não está claro a que se refere e qual a necessidade de FD para cada poluente de forma aditiva. Propõe-se suprimir esse parágrafo.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Revisar a tabela 4, fixando os fatores de deterioração pré-definidos em função dos valores médios determinados a partir das estatísticas do Programa de Inspeção e Manutenção, calculadas para 160.000km. Art. 15 §6º - Adicionado: O IBAMA deverá atualizar, com base em estudos sobre a frota circulante de veículos e resultados dos Programas I/M, os valores de FD pré-definidos nesta Resolução que mostrarem tendências diferentes para o valor calculado para 160.000 km. Justificativa: Os Programas I/M e a realização de outros estudos sobre a frota circulante poderão fornecer subsídios valiosos para a verificação e atualização dos valores para FD. Este critério incentivará os fabricantes a ensaiarem seus modelos e a reduzirem a degradação dos sistemas de controle de emissões.
DOS SISTEMAS DE DIAGNOSE A BORDO (OBD)		
Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	Definir que os sistemas de diagnose a bordo, definidos no Artigo 17, devem ser capazes de registrar o uso de etanol e de gasolina, bem como as respectivas autonomias obtidas com esses combustíveis, para fins de registro da eficiência energética dos veículos.

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art. 17 – Alterado: Deve ser publicada pelo IBAMA, em até doze meses a partir da publicação desta Resolução, regulamentação para OBD a ser aplicada e implementada para os veículos das fases PROCONVEL7 e PROCONVE L8 e denominado de OBD Br3. Art 17 §3º - Adicionado: A regulamentação do OBD Br3 deverá prever uma lista mínima dos parâmetros de gerenciamento eletrônico necessários para avaliar as estratégias de calibração e à análise do comportamento do motor durante os ensaios em laboratório e em trânsito real, bem como aprimorar o fornecimento de códigos de falha para os programas de Inspeção e Manutenção. Justificativa: Dotar a regulamentação do OBD das ferramentas necessárias ao levantamento de parâmetros-chave do gerenciamento do motor durante os ensaios em dinamômetro e em tráfego real para a comparação do seu comportamento visando a detecção de dispositivos de ação indesejável, bem como compatibilizar o prazo com a implementação da fase L7. Art. 18 – Alterado: Veículos equipados com SCR, que utilizam agente redutor líquido, deverão ter o todos os valores da curva de torque máximo reduzido em 40 % e a velocidade máxima limitada a 40 km/h imediatamente, nos seguintes casos: Justificativa: As restrições originais não são consideradas suficientes para induzir as correções necessárias. Art. 19 – Acrescentar ...deverão ser “detalhadamente descritos em seus conceitos e definições, formas de atuação, conforme CFR Título 40 Parte 86, e disponibilizados para o rastreamento durante o funcionamento do veículo e” aprovadas pelo IBAMA quando da homologação dos veículos Justificativa: Dar melhor objetividade e precisão ao texto original. Art. 19 § único - Adicionado: A AECS não pode atuar como dispositivo de ação indesejável. Justificativa: Evitar que o sistema de controle inteligente atue de forma fraudenta e danosa ao controle de emissões.</p>
<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Art. 17: Requisitos de OBD Para a nova regulamentação de OBD BR3 para veículos do ciclo Otto e diesel prevista para janeiro de 2019, deve ser considerada a inclusão de requisitos de monitoramento similares a, no mínimo, os previstos nas legislações Euro 5 e Euro 6. Recomenda-se ainda avançar futuramente para um programa de OBD mais abrangente como o California OBD II. Maiores detalhes no estudo: http://www.theicct.org/publications/review-ldv-obd-requirements-under-european-korean-and-californian-emission-programs Art. 18- Veículos com SCR Esse item deve ser revisto, considerando a incidência de fraudes observadas recentemente. Não é suficiente monitorar apenas a existência de ureia no tanque. É necessário monitorar também sua qualidade e o consumo. O parágrafo 2o está incompleto, e deveriam ser detalhadas as penalidades. Art. 19- AECS- Auxiliary Emissions Control Strategy Esse item deve ser tratado com mais rigor, considerando a dificuldade em avaliar na pré-produção a efetividade das estratégias de AECS e dos recentes casos de defeat devices e de sua sofisticação. É necessário que haja verificação e confirmação de seu funcionamento em etapas posteriores, em pós-produção. Assim, esse artigo deve deixar claro que a obrigação deveria ser dos fabricantes em demonstrar que os parâmetros de estratégia de controle de emissão auxiliar (AECS) que alteram a estratégia de controle de emissão não são “defeat devices”, independente de quão abrangentes serão as estratégias de controle de pós-produção de forma geral (atualmente, pouco aplicadas). Essa demonstração pode ser exigida pelo IBAMA antes ou depois da emissão de um certificado de conformidade/ homologação e deve estar claro que a emissão desse certificado não constitui aprovação permanente de um AECS. Os fabricantes são obrigados a fornecer dados e explicações até que as preocupações e questões do IBAMA tenham sido esclarecidas satisfatoriamente (portanto, devem comprovar de forma convincente o funcionamento do AECS- ficando o fabricante com o ônus da prova). Também sugere-se que sejam explicitadas as penalidades caso não seja comprovada de forma satisfatória que o AECS atua conforme previsto, ou mesmo no caso de não terem sido comunicadas sua existência, resultando em multas e recalls. Embora sejam previstos na Conama 230/ 1997 e na Lei 6938/ 1981, as penalidades devem desencorajar ações fraudulentas.</p>

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Art. 17 – Alterado: Deve ser publicada pelo IBAMA, em até doze meses a partir da publicação desta Resolução, regulamentação para OBD a ser aplicada e implementada para os veículos das fases PROCONVEL7 e PROCONVE L8 e denominado de OBD Br3. Art 17 §3º - Adicionado: A regulamentação do OBD Br3 deverá prever uma lista mínima dos parâmetros de gerenciamento eletrônico necessários para avaliar as estratégias de calibração e à análise do comportamento do motor durante os ensaios em laboratório e em trânsito real, bem como aprimorar o fornecimento de códigos de falha para os programas de Inspeção e Manutenção. Art 17§4º - Acrescentado: A leitura dos parâmetros de controle e de resposta do motor disponibilizados deve ser possível com interfaces ELM 327 correntes no mercado, ou outras disponibilizadas gratuitamente pelo fabricante do veículo aos órgãos ambientais. Justificativa: Dotar a regulamentação do OBD das ferramentas necessárias ao levantamento de parâmetros-chave do gerenciamento do motor durante os ensaios em dinamômetro e em tráfego real para a comparação do seu comportamento visando a detecção de dispositivos de ação indesejável, bem como compatibilizar o prazo com a implementação da fase L7. Sugere-se como ponto de partida para a discussão deste item a seguinte lista mínima de parâmetros: RPM do motor, vazões de ar e combustível, purga do canister, injeção de ARLA, razão ar/combustível, pressão no turbo, posição do pedal do acelerador e da borboleta aceleradora, aberturas das válvulas EGR comandada e real, temperatura do catalisador, porcentagem de etanol no combustível, avanços da ignição e da injeção, temperaturas do motor, do ar de admissão e ambiente. Art. 18 – Alterado: Veículos equipados com SCR, que utilizam agente redutor líquido, deverão ter o todos os valores da curva de torque máximo reduzido em 40 % e a velocidade máxima limitada a 40 km/h imediatamente, nos seguintes casos: Justificativa: As restrições originais não são consideradas suficientes para induzir as correções necessárias. Art. 19 – Acrescentar ...deverão ser “detalhadamente descritos em seus conceitos e definições, formas de atuação, conforme CFR Título 40 Parte 86, e disponibilizados para o rastreamento durante o funcionamento do veículo e” aprovadas pelo IBAMA quando da homologação dos veículos Justificativa: Dar melhor objetividade e precisão ao texto original. Art. 19 § único - Adicionado: A AECS não pode atuar como dispositivo de ação indesejável. Justificativa: Evitar que o sistema de controle inteligente atue de forma fraudenta e danosa ao controle de emissões.</p>
----------------	----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DOS RELATÓRIOS DE VALORES DE EMISSÃO DA PRODUÇÃO (RVEP)

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	<p>Art. XX - Inserir novo artigo: Para o acompanhamento e controle de produção o fabricante poderá optar por medir apenas a emissão de THC que deverá ser comparada com o valor máximo de referência específico deste poluente para cada modelo de veículo, definido pela razão entre o limite de NMHC aplicável e os valores certificados de NMHC_equivalente multiplicada pelo valor certificado de THC. Art. XX §1º - Inserir novo parágrafo: Em caso de não atendimento do valor de referência de THC definido acima, o mesmo veículo deverá ser submetido aos ensaios novamente, sem qualquer ajuste, correção, ou manutenção, com as medições completas de metano, etanol e aldeídos para o confronto da emissão de NMHC_equivalente. Art. XX §2º - Inserir novo parágrafo: O órgão ambiental poderá solicitar a medição de todos os compostos necessários e o cálculo da emissão de NMHC equivalente em complemento às de THC se houver suspeitas de desvios específicos. Justificativa: Para efeito de controle de produção a emissão de THC é suficiente para revelar alterações da produção que comprometam a emissões de NMHC, etanol não queimado e aldeídos, se forem comparados aos valores reais de THC constantes do processo de certificação do modelo em questão. Evita-se desta forma a necessidade de ensaios de cromatografia, mais demorados e custosos, que podem ser requeridos em casos específicos.</p>
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	<p>Art 20- Incluir exigência de utilização de combustível de referência para obtenção dos valores a serem reportados no RVEP.</p>

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Art. XX - Inserir novo artigo: Para o acompanhamento e controle de produção o fabricante poderá optar por medir apenas a emissão de THC que deverá ser comparada com o valor máximo de referência específico deste poluente para cada modelo de veículo, definido pela razão entre o limite de NMHC aplicável e os valores certificados de NMHC_equivalente multiplicada pelo valor certificado de THC. Art. XX §1º - Adicionado: Em caso de não atendimento do valor de referência de THC definido acima, o mesmo veículo deverá ser submetido aos ensaios novamente, sem qualquer ajuste, correção, ou manutenção, com as medições completas de metano, etanol e aldeídos para o confronto da emissão de NMHC_equivalente. Art. XX §2º - Adicionado: O órgão ambiental poderá solicitar a medição de todos os compostos necessários e o cálculo da emissão de NMHC equivalente em complemento às de THC se houver suspeitas de desvios específicos. Art. XX §3º - Adicionado: O órgão ambiental poderá dispensar, parcial ou totalmente, a medição de poluentes cujos valores certificados estejam abaixo de 50% do limite considerado no processo de certificação Justificativa: Para efeito de controle de produção a emissão de THC é suficiente para revelar alterações da produção que comprometam a emissões de NMHC, etanol não queimado e aldeídos, se forem comparados aos valores reais de THC constantes do processo de certificação do modelo em questão. No caso de outros poluentes em que a certificação demonstre que não seja um item crítico, o monitoramento da produção pode ser simplificado pela redução de ensaios específicos. Ex. medição de particulados em motores Otto, ou de etanol não queimado em motores flex com gasolina. Evita-se desta forma a necessidade de ensaios de cromatografia, mais demorados e custosos, que podem ser requeridos em casos específicos.</p>
EMISSÕES EM CONDIÇÕES REAIS - ECR		
Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipament os para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	<p>Substituir este título por “EMISSÕES EM CONDIÇÕES DE TRÁFEGO REAL” Nova redação do Art 21 Art. 21. Fica instituída a avaliação das Emissões em Condições de Tráfego Real (RDE) como complemento ao procedimento de homologação para a verificação da existência e atuação de dispositivos de ação indesejável, com o objetivo de comparar o comportamento do motor e da sua geração de emissões durante os ensaios de certificação em laboratório e em trânsito real. §1º - O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases a serem medidos e datas de início para avaliação das emissões de poluentes e da autonomia de combustível em condições de tráfego real (RDE). §2º - A análise através de ensaios RDE deve contemplar a comparação de parâmetros-chave do gerenciamento do motor associados às medições instantâneas dos gases emitidos Justificativa: Com a evolução do gerenciamento eletrônico dos motores, torna-se imprescindível complementar os processos de verificação da conformidade de projeto com análises comparativas do veículo nas condições certificação e de tráfego real, corrigindo estas últimas para condições equivalentes de demanda energética, especialmente nos casos em que as estatísticas de monitoramento de frotas circulantes indiquem tendências anômalas. Art. XX – Adicionado: Fica instituída o método de avaliação das emissões de veículos por sensoriamento remoto para o monitoramento nas vias de tráfego, identificação de veículos desconformes e levantamentos estatísticos da frota circulante. § único – Adicionado: O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases a serem medidos, os parâmetros de referência e datas de início para avaliação das emissões de poluentes em veículos em uso. Justificativa: Este método permite o levantamento de dados confiáveis em larga escala (1 milhão de veículos por ano por equipamento) diretamente nas vias de tráfego, identificando os veículos com manutenção deficiente, a serem intimados a fazer manutenção, bem como os de baixa emissão que podem ser dispensados da inspeção anual. As estatísticas de frota podem também identificar modelos que devam ser melhor avaliados através dos ensaios RDE.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo</p>	<p>Art. 21. Fica estabelecida a partir da Fase L7 a exigência de declarar a emissão dos gases CO, NOx, THC, CH4, NMHC, CO2 e da autonomia de combustível em condições reais (ECR) § 1º Os ensaios de ECR deverão ser executados com o mesmo veículo objeto dos ensaios de emissão de poluentes provenientes do escapamento realizados em laboratório § 2º Os ensaios deverão ser realizados conforme parte urbana do percurso previsto nos Regulamentos europeus 2016/427 e 2016/646, até que seja publicada Instrução Normativa IBAMA ou norma referenciada pelo IBAMA § 3º As condições urbanas e rurais de percurso para a execução do ensaio deverão ser aprovadas pelo Ibama, § 4º A determinação destas emissões deverão ser realizadas com combustível comercial § 5º A determinação destas emissões deverão ser realizadas nos veículos flex com gasolina C e etanol Art. 21+1. Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022, os limites de emissão de CO e da soma das emissões de NMHC e de NOx, iguais a duas vezes os limites de emissão exigidos pela Fase L8 para os ensaios ECR, com o veículo abastecido com gasolina C. A partir de 1º de janeiro de 2024, os limites serão reduzidos a 1,5 vezes os limites de emissão exigidos pela Fase L8. § 1º Opcionalmente pode ser declarado o valor de THC ao invés de NMHC. § 2º É obrigatória a declaração dos valores de CO2 e da autonomia de combustível, calculada pelo método de balanço de carbono. § 4º É obrigatória a declaração das emissões dos veículos flex abastecidos com o etanol</p>
<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Art 21- Emissões em condições reais Esse artigo prevê avaliações de emissões em condições reais no processo de homologação. Porém, até que sejam concluídos os estudos e motivações técnicas, as emissões em condições reais estarão ocorrendo, e são comprovadamente muito superiores às estabelecidas como limites nos ensaios de homologação, afetando a qualidade do ar com consequências à saúde. Sugere-se intensificar esses esforços, antecipando ao máximo a implantação dessa verificação de emissões em condições reais e do estabelecimento de limites para essas condições. Como contribuição ao tema, apresentamos o estudo: http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/EU-RDE_policy-update_18012017_vF.pdf</p>
<p>Fábio Feldmann</p>	<p>Fábio Feldmann</p>	<p>Substituir este título por “EMISSÕES EM CONDIÇÕES DE TRÁFEGO REAL” Nova redação do Art 21 Art. 21. Fica instituída a avaliação das Emissões em Condições de Tráfego Real (RDE) como complemento ao procedimento de homologação para a verificação da existência e atuação de dispositivos de ação indesejável, com o objetivo de comparar o comportamento do motor e da sua geração de emissões durante os ensaios de certificação em laboratório e em trânsito real. §1º - O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases a serem medidos em condições de tráfego real. §2º - A análise através de ensaios RDE deve contemplar a comparação de parâmetros-chave do gerenciamento do motor associados às medições instantâneas dos gases emitidos e focalizar o comportamento do motor e do veículo nos diversos regimes de funcionamento que compuserem os ensaios. §3º - Os percursos utilizados em vias normais de tráfego devem ser analisados quanto à sua representatividade estatística de movimentos (combinações de velocidade e aceleração) em relação ao tráfego médio urbano e aos ciclos oficiais de condução, principalmente o ciclo NBR 6601. Justificativa: Com a evolução do gerenciamento eletrônico dos motores, torna-se imprescindível complementar os processos de verificação da conformidade de projeto com análises comparativas do veículo nas condições de certificação e de tráfego real, corrigindo estas últimas para condições equivalentes de demanda energética, especialmente nos casos em que as estatísticas de monitoramento de frotas circulantes indiquem tendências anômalas. Art. XX – Adicionado: Fica instituída o método de avaliação das emissões de veículos por sensoriamento remoto para o monitoramento nas vias de tráfego, identificação de veículos desconformes e levantamentos estatísticos da frota circulante. § 1º – Adicionado: O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases a serem medidos, os parâmetros de referência e datas de início para avaliação das emissões de poluentes em veículos em uso.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	§ 2º – Adicionado: Os parâmetros de referência a serem utilizados para efeito de fiscalização serão obtidos a partir das estatísticas levantadas, ficando a cargo do IBAMA a oficialização dos valores a serem adotados, com base nas propostas apresentadas pelos órgãos ambientais que implantarem o monitoramento por sensoriamento remoto e quiserem utilizá-lo para fiscalização. Justificativa: Este método permite o levantamento de dados confiáveis em larga escala (1 milhão de veículos por ano por equipamento) diretamente nas vias de tráfego, identificando os veículos com manutenção deficiente, modelos que devam ser melhor avaliados através dos ensaios RDE, bem como permitem a determinação dos valores de referência a serem adotados como “ponto de corte” para a fiscalização.
----------------	----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DA EMISSÃO DE RUIDO VEICULAR

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 23 §3º - Acrescentado: Deverá ser hologado o ruído medido segundo o método estabelecido na Instrução Normativa IBAMA 06/2010 para utilização como referência no Programa I/M. Justificativa: O Programa I/M necessita desse parâmetro de referência para a inspeção dos veículos.

DA OPACIDADE EM VEÍCULOS DIESEL

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 24 §único – Ibama deve definir procedimento complementar ao mencionado no caput para melhor avaliar o controle de emissão. Justificativa: A medição da opacidade pelo método de aceleração livre tem representatividade limitada devido ao gerenciamento eletrônico, devendo ser complementado por outro tipo de avaliação para utilização na fiscalização e inspeção do estado de manutenção.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	Considerando os benefícios ambientais amplamente conhecidos do etanol, especialmente quanto ao ciclo de vida do gás carbônico(CO2), definido como do campo à roda do veículo, é preciso que a proposta estabeleça que a emissão de CO2 gerado pela combustão de etanol não será computada na emissão total deste gás para fins de regulamentação de gases de efeito estufa ou de etiquetagem veicular. Embora tal medida já seja adotada pelo Inmetro no programa de etiquetagem veicular, quando estabelece a emissão de CO2 de origem fóssil, essa abordagem também deveria ser abordada no PROCONVE e no PROMOT, inclusive para estimular calibrações de motores que tornem o uso do etanol mais eficiente em relação às alternativas fósseis.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Rodrigo José de Almeida Vieira Dias	ABRAVEi	Sugestão de acréscimo de parágrafo ao atual artigo 26: Art. 26. Fica estabelecida a geração de créditos de emissão que poderão ser emitidos por cada corporação. Parágrafo único (seria alterado para parágrafo primeiro): O Ibama publicará, em até dois anos antes do início da fase PROCONVE L8, procedimento que regulamente a geração e a utilização de créditos de emissão como mecanismo auxiliar ao atendimento aos limites de emissão. Parágrafo segundo: Os entes federativos, na sua esfera de competência, deverão estabelecer incentivos econômicos para a fabricação e importação de veículos que não gerem emissões atmosféricas e ruído. Parágrafo terceiro: Os veículos não geradores de emissões atmosféricas não serão sujeitos a restrições de circulação, quando esta for instituída como medida de controle da qualidade do ar. Justificativa: Na atualidade, além Cidade de São Paulo, os Estados do Rio de Janeiro e Mato Grosso do Sul estabeleceram o desconto de 50% no valor do IPVA. Piauí, Maranhão, Ceará, Sergipe, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte e Pernambuco, já isentaram os veículos elétricos da cobrança de IPVA. Além disto, na Cidade de São Paulo, os veículos elétricos estão isentos de rodízio municipal, que proíbe a circulação no centro da cidade em determinados horários por 1 dia da semana. Outra informação relevante: um carro elétrico deixa de emitir entre 1 e 1,5 tonelada de CO2, além de materiais particulados e CO, a cada 10 mil quilômetros de deslocamento.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art 26 – A geração de créditos a serem emitidos em cada corporação exige um mecanismo adicional de controle pelo órgão ambiental, sem que esteja claro o benefício dessa flexibilização/ comercialização em termos de redução efetiva de emissões. Adiciona complexidade aos controles, portanto, custos, exigindo, no mínimo, sistemas de informação mais robustos do que os atualmente disponíveis, e aparentemente, sem que haja benefícios reais quanto a redução de emissões. Art 29- Da forma como está apresentado esse artigo, não está clara a exigência de se submeter novamente ao processo de homologação quando houver alteração nos componentes que afetem os níveis de emissões. Reescrevê-lo para deixar claro esse ponto. Art. 33 – A Resolução Conama 16/ 1995, citada nesse artigo, refere-se a motores destinados a veículos pesados. Portanto, fora do escopo dessa Resolução. Sugere-se retirá-lo, incluindo na proposta de veículos pesados- P8. Disponibilizamos ainda um estudo recém publicado onde é feita uma análise da atual fase L6, seus pontos fortes e oportunidades de melhorias à luz de regulações americanas e europeias atuais- útil para as discussões em curso: http://www.theicct.org/publications/international-comparison-brazilian-regulatory-standards-light-duty-vehicle-emissions O tema veículos de passageiros a diesel e seus riscos são abordados no seguinte estudo, este, com versão em português: http://www.theicct.org/publications/environmental-risks-diesel-passenger-vehicles-brazil
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	ART XX – Adicionar: as exigências desta Resolução têm o objetivo fundamental de proteger o meio ambiente e a saúde pública contra o excesso de emissões de poluentes e a conformidade ambiental dos veículos e motores deve ser comprovada segundo os procedimentos estabelecidos, que visam reproduzir em laboratório as condições de funcionamento representativas do uso normal dos veículos. §1º - Adicionar: Comportamentos do veículo ou de seus sistemas de controle que forem detectados em tráfego real sistematicamente diferentes dos verificados em condições de laboratório serão considerados como indicadores de desconformidade com esta Resolução. §2º - Adicionar: A identificação de tais comportamentos poderá ser indicada pelas estatísticas levantadas nos programas de I/M ou por sensoriamento remoto e comprovada de forma mais detalhada por ensaios de laboratório e RDE realizados em condições estatisticamente representativas das condições de tráfego e das estabelecidas nesta Resolução.
ANEXOS		
Nome	Instituição	Contribuição

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

OSWALDO LUCON	SMA-GAB-AMC Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, Gabinete, Assessoria de Mudanças Climáticas	Alinhando-se à legislação internacional e cumprindo a NDC do Acordo de Paris, incluir a progressiva limitação às emissões de CO2 nos veículos, tomando por base 95gCO2/km (leves de passageiros) e 147g/km (comerciais leves) consoante os Regulamentos Europeus CE n.os 443/2009 e 333/2014 (objetivo 2020 de redução das emissões de CO2 dos automóveis novos, https://goo.gl/WvooEp e https://goo.gl/JJKDNh). O prazo sugerido seria 2022, 2 anos após a Europa e 3 anos antes do prazo da NDC. Outra referência é 101,2 gCO2/km (163gCO2/milha https://goo.gl/3fNXRQ) em 2025, meta americana para a média da frota nova considerando apenas a eficiência no consumo de combustível (49 CFR Parts 523, 531, 533, 536, and 537, Federal Register / Vol. 77, No. 199 / Monday, October 15, 2012 / Rules and Regulations 62627 https://goo.gl/vzvQ1R).
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Considerando as Tabelas 1, 2 e 3: Os Limites máximos corporativos de emissão de poluentes para veículos da fase PROCONVE L8 carecem de justificativas que permitam avaliar a viabilidade de uma curva de redução progressiva para atender aos requisitos e necessidades ambientais, utilizando as melhores tecnologias práticas disponíveis e visando a equiparação tecnológica do Brasil com os Estados Unidos. Tendo em vista a exiguidade do prazo fixado para a consulta pública não foi possível aprofundar a análise ao ponto de apresentar uma proposta consistente de limites de emissão. Entretanto, entre as propostas apresentadas, a do IBAMA ainda mantém uma distância muito exagerada dos padrões internacionais, inclusive os europeus, enquanto que a da CETESB se aproxima melhor de metas ambientais mais responsáveis. Mesmo assim, observa-se que os limites de MP somente se tornam compatíveis com os valores observados nos veículos GDI brasileiros abaixo do nível 20. Quanto aos motores diesel, ocorre a mesma coisa, pois os limites de MP são 2mg/km nos EUA e 4 mg/km na Europa. Ou seja, ambas as propostas não terão efeito algum sobre estes veículos no controle de material particulado pelos veículos leves. Também é preciso considerar todos os compostos orgânicos e respectivas reatividades fotoquímicas para a definição de estratégias para o controle de ozônio. Por isso, sugere-se uma ampla discussão para subsidiar a revisão dos limites de emissão, aproximando-os das tendências tecnológicas internacionais mais avançadas para o controle de todos os poluentes até 2027, especialmente no tocante aos limites de material particulado que devem ter como metas 2mg/km para a massa e 6x10.11 #/km para o número de partículas. É importante também incluir os limites de CO e HC em marcha lenta nas referidas tabelas, medidos e corrigidos segundo o procedimento estabelecido na Instrução Normativa do IBAMA 06/2010. Tabela 4 – Fatores de deterioração multiplicativos e aditivo para emissões evaporativas Ciclo do motorNMHCNOxAldeídosMPEvaporativa (aditivo) Diesel1,21,21,21,01,20 Otto1,71,71,71,71,20,12/24h Justificativa: Os FD para veículos Otto foram majorados para valores mais realistas com base em informações obtidas no Programa I/M de São Paulo.
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	Sugere-se substituir "Ciclo Otto"; por "Ignição por centelha". Justificativa: Existem veículos a gasolina que utilizam outros ciclos (Miller, Atkinson, etc) Substituir "ciclo diesel" por "ignição por compressão" a) TABELA 1 - Sugere-se acrescentar limites para THC em veículos a GNV. - Sugere-se acrescentar limites para a emissão de CO e THC em marcha lenta e de CO a 2500rpm. OBS 1- Sugere-se retirar toda a observação (1), deixando a definição e cálculo de NMHC para cada combustível para na revisão a ser feita na norma técnica ABNT NBR 6601, conforme sugerido anteriormente no Art 3. Cabe ressaltar que o conceito de "NMHC equivalente (MIR)" não está definido e estabelecido em nenhuma norma técnica publicada no país. b) TABELA 2 - Sugere-se acrescentar limites para THC em veículos a GNV. - Sugere-se acrescentar limites para a emissão de CO e HC em marcha lenta e de CO a 2500 rpm

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo</p>	<p>Tabela 1 – Limites máximos de emissão de poluentes por categoria de veículos, para veículos da fase L7 CategoriaNMHC(1) NOx MP(2) CO Aldeídos(4) NH3(3) Evaporativa(4) Durabilidade mg/km mg/km mg/km mg/km mg/km ppm em g/teste 24h km*1000 Leve Passageiro 30 40 6 700 15 Declarar1,5160 Leve Comercial MVE <= 1700 kg 30 40 6 700 15 Declarar1,5160 MVE > 1700 kg 50 200 20 1000 15 Declarar1,5160 Tabela 2 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo, para veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais para a Fase L8 NívelNMHC + NOx MP(1) CO Aldeídos NMHC + Nox(4) NH3(2) Evaporativa ORVR(3) Durabilidade mg/km mg/kmmg/km mg/km mg/km mg/kmg/teste mg/l km*1000 250 250 201000 15Conforme tab3 100 0,5 50160 215 215 10 700 15Conforme tab3 100 0,5 50160 140 140 8 700 15Conforme tab3 100 0,5 50160 90 90 6 700 12Conforme tab3 100 0,5 50160 70 70 4 500 10 Conforme tab3 100 0,5 50160 50 50 4 500 10Conforme tab3 100 0,5 50160 20 20 3 300 8Conforme tab3 100 0,5 50160 0 0 0 0 0Conforme tab3 100 0,5 50160 (1): Aplicável em veículos equipados com motores Otto com injeção direta de combustível e/ou motores Diesel (2): Aplicável em veículos equipados com motores Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agentes redutores (3): Aplicável a motores Otto (4): Média anual ponderada pelas vendas Tabela 3 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo de NMHC + NOx, para veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais para a Fase L8 DataNMHC + NOx mg/km 202250 202345 202440 202535 202630 202725 202820</p>
<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>comentários gerais: Sugere-se que as tabela 1 e tabela 2 sejam substituídas por uma única tabela com limites compatíveis com Tier3, com a definição de apenas 1 categoria (sem distinção entre veículo de passageiro, comercial leve e off-road) e sem distinção de tecnologia (similar para veículos a diesel e do do ciclo Otto). Outras recomendações: Publicidade de dados Deve ser incluído nessa resolução um artigo exigindo a publicidade dos resultados dos ensaios de homologação e dos relatórios de valores de emissão de produção (RVEP), além das futuras medições em condições reais de uso, todas associadas ao número da LCVM. O acesso a essas informações já é garantido pela legislação ambiental do país, e a inclusão detalharia mais a forma dessa divulgação. Nesses dados, devem ser incluídos, além dos resultados dos ensaios por combustível (pré- produção e RVEP), indicando a LCVM, os volumes de produção semestrais quando esta for iniciada, dado essencial para a comprovação dos limites corporativos previstos na L8. A informação é um instrumento indispensável para o gestor público, visto que, sem dados precisos, confiáveis e sistematizados, não é possível elaborar diagnósticos confiáveis ou planejar e implementar políticas e ações prioritárias. Ademais, a avaliação e o aperfeiçoamento da gestão dependem da produção de dados objetivos que retratem os efeitos das políticas e projetos implantados. A consolidação de um modelo de gestão democrático exige que as informações ambientais produzidas sejam sistematizadas e colocadas à disposição de toda sociedade. O acesso à informação é um dos mais importantes pressupostos da participação social na gestão do meio ambiente, uma vez que permite aos cidadãos tomarem consciência dos riscos a que estão submetidos e terem capacidade de articular seus interesses dentro dos processos de deliberação e gestão ambiental. Gases de efeito estufa Não foi incluída nessa proposta nenhuma referência aos gases de efeito estufa. Recomenda-se incluir esse assunto na proposta, considerando a regulação para emissões de CO2, incluindo o estabelecimento de uma meta corporativa a ser atingida. Embora haja regulamentações que abordem esse assunto, como InovarAuto e Rota 2030 no âmbito do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio Exterior e Serviços- MDIC, os objetivos dessas políticas são voltados prioritariamente a competitividade industrial e tratam de eficiência energética. Portanto, seria muito pertinente que esse tema fosse abarcado em regulamentação de cunho ambiental. Estudo comparativo internacional sobre emissões de GEE e eficiência energética de veículos leves: http://www.theicct.org/publications/2017-global-update-LDV-GHG-FE-standards</p>

FREDERIC O GUILHERME DA COSTA KREMER	PETROBRAS	Sugere-se a inclusão do poluente NMOG (Non Methane Organic Gases) em substituição ao NMHC a partir da fase L8, em consonância com a fase tier 3 do EPA. Sugere-se substituir "Ciclo Otto"; por "Ignição por centelha". Justificativa: Existem veículos a gasolina que utilizam outros ciclos (Miller, Atkinson, etc) Substituir "ciclo diesel" "ignição por compressão" a) TABELA 1 - Sugere-se acrescentar limites para THC em veículos a GNV. -Sugere-se acrescentar limites para a emissão de CO e THC em marcha lenta e de CO a 2500 rpm. OBS 1 - Sugere-se retirar toda a observação (1), deixando a definição e cálculo de NMHC para cada combustível para a revisão técnica da NORMA ABNT NBR 6601, conforme sugerido anteriormente no Art 3. Cabe ressaltar que o conceito de "NMHC equivalente (MIR)" não está definido e estabelecido em nenhuma norma técnica publicada no país. b) TABELA 2 - Sugere-se acrescentar limites para THC em veículos a GNV. - Sugere-se acrescentar limites para a emissão de CO e HC em marcha lenta e de CO a 2500 rpm.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Com relação às tabelas 1, 2 e 3, sugere-se uma ampla discussão para subsidiar a revisão dos limites de emissão, aproximando-os das tendências tecnológicas internacionais mais avançadas para o controle de todos os poluentes até 2026, especialmente no tocante aos limites de material particulado que devem ter como metas 2mg/km para a massa e 6x10 ¹¹ #/km para o número de partículas. Para isso, as metas estabelecidas devem ser a tecnologia americana atual para 2022 e a igualdade dos limites entre os dois países em 2026. É importante também incluir os limites de CO e HC em marcha lenta nas referidas tabelas, medidos e corrigidos segundo o procedimento estabelecido na Instrução Normativa do IBAMA 06/2010, bem como estabelecer outros parâmetros para a inspeção veicular. Adicionar também os limites para a emissão de CO ₂ , calculada como a emissão "do tanque à roda", que é a parcela de responsabilidade dos fabricantes dos veículos, em consonância com os limites estabelecidos pelo MDIC para o consumo de combustível. Cabe ao Governo, através de seus Ministérios, definir as estratégias de escolhas energéticas de forma a controlar também a emissão de CO ₂ na produção e distribuição de combustíveis, estabelecendo metas para esta emissão estimando-as sob o conceito "do poço ao tanque", onde as emissões de CO ₂ e, também de N ₂ O, são importantes para definir metas de CO ₂ equivalente em termos de efeito estufa. Propomos que o CONAMA também defina suas metas para a emissão de CO ₂ equivalente, em consonância com as metas de eficiência e da estratégia de definição da matriz energética para os transportes.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Estas estratégias devem ser amplamente discutidas pelo IBAMA e os demais Ministérios envolvidos, visto que as definições de novos combustíveis podem ter desempenhos determinantes na emissão total, como demonstrado no trabalho da AEA, "Programa de eficiência energética sustentável", que aponta caminhos como a adoção dos HOF - High Octane Fuel, a penetração de veículos híbridos e as combinações entre estas opções, proporção da frota de veículos flex a utilizar etanol, cujas conclusões são até surpreendentes ao demonstrar que o Brasil pode superar as metas internacionais sem depender da eletrificação imediata da frota se optar por estratégias que combinem as opções que já temos desenvolvidas ou em situação de desenvolvimento mais imediato e menos custoso. Tabela 4 – Fatores de deterioração multiplicativos e aditivo para emissões evaporativas Ciclo do motor Diesel/Otto: NMHC 1,2/1,7 - CO 1,2/1,7 - NOx 1,2/ 1,7 - Aldeídos 1,0/1,7 - MP 1,2/1,2 - Evaporativa (aditivo) 0/0,12/24h Justificativa: Os FD para veículos Otto foram majorados para valores mais realistas com base em informações obtidas no Programa I/M de São Paulo.
VEÍCULOS PESADOS - P8		
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE ESCAPAMENTO		
Nome	Instituição	Contribuição
Guilherme Guelfi	Sindipeças	Observação: Art. 1º O Sindipeças entende que é extremamente importante sua participação na reunião de análise dos comentários da Consulta Pública. Alteração: Art. 2º Parágrafo Único - Definir a metodologia para contabilizar a emissão dos vapores de cárter lançados na atmosfera.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Gianni Canneti	Yara Brasil	<p>O Brasil já está atrasado na legislação. A fase Proconve P7 (EURO V) teve início somente em 01/01/2012, sendo que na Europa iniciou-se em 2008. Este sistema apresenta alguns limites e algumas deficiências que permitem fraudes como chip, emulador, etc. Um caminhão que fraudava o sistema emite 5 vezes o que deveria, então, se por exemplo, 20% da frota Brasileira tiver fraudes, o efeito positivo do PROCONVE P7 é nulo. Acima de 20% o resultado final é uma emissão de NOx acima do padrão anterior. Hoje estima-se que mais de 30% dos caminhões estão burlando o sistema tanto que a venda de Arla está inferior de mais de 40% do que deveria ser comparando com as vendas de diesel S10 (estimativas AFEEVAS baseada em dados ANP e Petrobras). Os pontos acima somados a falta de fiscalização e controle gerou uma verdadeira emergência. O sistema EURO VI versão C (um dos mais avançados) é um sistema mais fechado e protegido das fraudes, então quanto antes for implementado no Brasil (de forma integral e sem nenhuma adaptação local) mais ajudará a resolver os problemas do sistema EURO V. O EURO VI versão A está implementado na Europa desde 2013, portanto é uma tecnologia testada e já amortizada pelas montadoras. Se considerarmos a saúde pública e a proteção ao meio ambiente tem todas as razões para ser implementada o quanto antes no Brasil. O EURO VI versão C é mais moderno e razoavelmente implementável no Brasil, na Europa iniciou-se em Jan/2016 e em 2022-2023 terá mais de 5 anos de história e testes de campo. Pelos pontos acima não há razões para postergar a implementação do EURO VI, especificamente do EURO VI versão C (sem adaptações locais).</p>
Gianni Canneti	Yara Brasil	<p>Por isto pedimos que, diferente da proposta atual (Draft) que propõe EURO VI versão A em 01/01/2023 e EURO VI versão C só em 2027, que a legislação Brasileira adote o EURO VI Versão C ainda em 01/01/2022. Não vemos nenhuma razão técnica para esperar o EURO VI até 2023 e postergar o EURO VI-C até 2027. A postergação só atrasará ainda mais o Brasil, deixará mais espaço para burlas e emuladores que impactam negativamente na efetividade da legislação e no efeito positivo ao meio ambiente e da saúde pública. Teremos 4 anos até 2022, suficientes para as montadoras se prepararem adequadamente. Importante ressaltar que na EUROPA entre EURO V (Oct 2008) e EURO VI (31/12/2013) passaram-se menos de 5 anos. No Brasil EURO V (PROCONVE P7) foi implementado em 01/01/2012 e a proposta de implementar o EURO VI versão C depois de 10 anos é mais que razoável e factível (considerando o know how da Europa). O México adotará EURO VI já em 2020 e o Brasil está perdendo a liderança na América Latina. Resumindo: - O Brasil está atrasado e não podemos atrasar mais; - EURO VI ajuda a melhorar os problemas do EURO V; - Deve ser implementado no Brasil sem nenhuma adaptação ou tropicalização; - O PROCONVE P8 deverá iniciar diretamente com o EURO VI - C em 1/1/2022; - Estas mudanças serão fundamentais para meio ambiente, saúde pública e modernização do país.</p>
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	<p>As propostas não apresentam justificativa técnica e estimativas sobre os benefícios ambientais esperados como resultado de sua adoção, fato que dificulta a sua análise e o alcance ambiental dos limites de emissão e demais exigências. A proposta para veículos diesel deveria estender as exigências para o uso de sistemas de propulsão que utilizam mais de um combustível como, por exemplo, motores bicompostível que operam com óleo diesel e etanol ou óleo diesel e biogás. Também deveriam considerar a possibilidade de uso de combustíveis alternativos, como o "diesel de cana", o etanol e de misturas de óleo diesel com outros combustíveis como o caso de óleo diesel misturado ao "diesel de cana", misturas ternárias de óleo diesel, biodiesel e etanol, entre outras que possam surgir.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 1º. - Alterar a data: Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022, novos limites ... Justificativa: Se considera possível a antecipação dos limites de emissão em um ano. Art. 1º § 4º - Introduzir: Ibama deverá definir limites máximos de emissões de CO2, em g/kWh, para os motores destinados aos veículos automotores pesados novos. Justificativa: Os limites de emissão de CO2 são indicadores da eficiência energética e também atendem às necessidades ambientais de mitigação de gases de efeito estufa. Art. 2º § único – Alterar: Os motores com turbo compressores poderão, excepcionalmente, ter vapores de cárter lançados na atmosfera, todavia esta emissão deverá ser contabilizada nas emissões conforme a metodologia XXXXXXXX e sua soma deverá atender os limites da tabela 1 do Anexo desta resolução. Justificativa: Contemplar a necessidade de definição da metodologia de medição empregada.
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade	Artigo 1 §1 - dos limites máximos, não ficou claro quais são veículos de aplicações especiais que não podem ser utilizados para o transporte urbano e rodoviário, favor especificar. Artigo 2 – Não há indicação sobre como será medida as emissões de blow-by para motores que adotarem a opção de lançar os gases do cárter na atmosfera. Este minuta deve indicar o procedimento de teste.
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	Paragrafo 1º - “aplicações especiais” - o Ibama deve especificar o que entende por aplicações especiais. Motores e veículos em centros urbanos não devem ser dispensados de qualquer exigência desta resolução sob pena de anular os benefícios ambientais desta. - “critério exclusivo”- Detalhar os critérios técnicos, ambientais e geográficos (p.ex. fora de centros urbanos com mais de 50.000 habitantes) para a dispensa.
Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art.1º §1º: “aplicações especiais” > Especificar o que o Ibama entende por aplicações especiais. Motores e veículos em centros urbanos não devem ser dispensados de qualquer exigência desta resolução sob pena de anular os benefícios ambientais desta. Art.1º §1º: “critério exclusivo” > Detalhar os critérios técnicos, ambientais e geográficos (p.ex. fora de centros urbanos com mais de 50.000 habitantes) para a dispensa. Art 2º: A emissão de vapores de cárter deverão retornar para a admissão ou serem redirecionadas pelo Blow-By ao escapamento antes dos analisadores para que sua emissão seja levada em consideração (principalmente THC).
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	Art. 2º Parágrafo Único - É fundamental que esta resolução defina a metodologia a ser adotada pelos laboratórios, caso necessário contabilizar a emissão dos vapores de cárter lançados na atmosfera. Obs.: A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os demais artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2020, novos limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados aos veículos automotores pesados novos, conforme definidos no §4º do Artigo 1º da Resolução CONAMA 15/1995, doravante denominada Fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, conforme Tabela 1 do Anexo desta Resolução

<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Art. 1: Os limites máximos propostos estão alinhados com as normas Euro VI para veículos pesados. Os prazos previstos para sua introdução, no entanto, são longos, sendo 10 anos após sua introdução na Europa, e 2 anos após ser introduzida no México (NOM 044 determina Euro VI em 2021). Considerando a qualidade do ar, com frequentes ultrapassagens dos padrões de material particulado e ozônio, e levando-se em conta os problemas observados com a fase atual P7, recomenda-se fortemente a introdução acelerada dessa fase, pelo menos, em 2.020, conforme proposta a Cetesb. Os ganhos à saúde pública seriam muito relevantes. Esse atraso proposto colocaria ainda a indústria nacional em desvantagem competitiva em relação aos principais mercados, e em especial, em relação a países da América do Sul que estão ampliando as exigências quanto veículos pesados mais limpos. Outro aspecto importante é a urgente necessidade de previsibilidade quanto a introdução dessa tecnologia em um momento que se discute alterações ao artigo 50 da Lei 14.933/2009 de São Paulo (lei de Mudanças Climáticas). Estão sendo incluídas exigências quanto a emissões para a frota de ônibus, e essas análises já contam com a introdução do Euro VI. A antecipação prevista no parágrafo 2 é importante para isso. O texto indicado no link abaixo apresenta uma síntese dos ganhos com a introdução do Euro VI no Brasil e seus custos, indicando que haveria um aumento de custos de menos de 2%, totalmente compensados com os benefícios em saúde na razão de 11:1. http://www.theicct.org/blogs/staff/euro-VI-para-o-brasil-um-caminho-claro-para-ceus-mais-limpos</p>
<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Art. 3: AECS Esse artigo deve ser tratado com mais rigor, considerando a dificuldade em avaliar a efetividade das estratégias de AECS, de sua sofisticação e dos recentes casos de defeat devices. Assim, esse artigo deve deixar claro que a obrigação deveria ser dos fabricantes em demonstrar que os parâmetros de estratégia de controle de emissão auxiliar (AECS) que alteram a estratégia de controle de emissão não são “defeat devices, e que são essenciais para o controle de emissões. Essa demonstração deve ser exigida pelo IBAMA e os fabricantes são obrigados a fornecer dados e explicações até que as preocupações e questões do IBAMA tenham sido esclarecidas satisfatoriamente (portanto, devem comprovar de forma convincente o funcionamento do AECS- ficando o fabricante com o ônus da prova). Também se sugere que sejam explicitadas as penalidades caso não seja comprovada de forma satisfatória que o AECS atua conforme previsto, ou mesmo no caso de não terem sido comunicadas sua existência, resultando em multas e recalls. Embora sejam previstos na Conama 230/ 1997 e na Lei 6938/ 1981, as penalidades devem desencorajar ações fraudulentas. O estudo abaixo apresenta algumas questões sobre o tema, comparando as legislações americanas e europeias: http://www.theicct.org/publications/defeat-devices-under-us-and-eu-passenger-vehicle-emissions-testing-regulations</p>
<p>Guilherme Guelfi</p>	<p>Sindipeças</p>	<p>O Sindipeças entende que é extremamente importante sua participação na reunião de análise dos comentários da Consulta Publica. Visto que há diversidade de opiniões de empresas associadas, próximas ao assunto, o Sindipeças entende que poderão haver posicionamentos individuais das mesmas e estimula que sejam ouvidos.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Alterar para: Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022, novos limites máximos de emissão de poluentes para os motores destinados aos veículos automotores pesados novos, doravante denominada Fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, conforme Tabela 1 do Anexo desta Resolução. Justificativa: Se considera possível a antecipação dos limites de emissão em um ano. Acrescentar: Ibama deverá definir limites máximos de emissões de CO2, em g/kWh, para os motores destinados aos veículos automotores pesados novos, doravante denominada Fase P8 Justificativa: Os limites de emissão de CO2 são indicadores da eficiência energética e também atendem às necessidades ambientais de mitigação de gases de efeito estufa. Solicitação: Art. 2º -Definir a metodologia com que as emissões dos vapores de cárter lançados na atmosfera deve ser medidas para ser contabilizada.
pedro de souza rama	SPTrans - Engenharia Veicular	1. Antecipar a obrigatoriedade de atendimento às exigências (EURO VI) para janeiro de 2020, pelo menos para os ônibus urbanos. Justificativa: a SPTrans está planejando renovar os contratos de concessão do transportes coletivos no município de São Paulo para o próximo ano, com a conseqüente substituição dos ônibus com mais de 10 anos, a partir do ano 2019/20 em virtude da licitação do sistema de transporte em São Paulo. Desta forma, é muito importante que haja a disponibilidade de ônibus que atendam os níveis de emissão EURO VI.visto que se trata de alguns milhares de novos ônibus que permanecerão nos próximos 10 anos em circulação na cidade de São Paulo, que trarão ganhos ambientais expressivos.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 1º. - Alterar a data de vigência para "a partir de 1º de janeiro de 2022" Art. 1º §1º - Para ônibus urbanos, os limites definidos no caput entram em vigor a partir de 01/01/2020 Justificativa: O Brasil já comercializa ônibus urbanos no Chile com a tecnologia EURO VI, o que por si demonstra o domínio da tecnologia para a sua implantação em maior escala rapidamente. Art. 1º § 4º - Adicionado: O Ibama deverá fazer um levantamento dos dados brutos de CO2, registrados na frequência de amostragem em que tiverem sido medidos nos ensaios de motores pesados segundo os ciclos ETC, tabulando-os sobre os "mapas do motor" em matrizes de pelo menos 200 pontos, para cada modelo característico de uma família de motores. Art. 1º § 5º - Adicionado: Nos casos em que for necessário refazer o ensaio ETC, o fabricante do motor deverá fornecer os dados ao IBAMA até 01/01/2019. Art. 1º § 6º - Adicionado: Com base no levantamento do §5º, o Ibama deverá propor limites máximos de emissões de CO2, em g/kWh, para os motores destinados aos veículos automotores pesados novos, em consonância com o programa de eficiência energética, até 01/01/2020.Justificativa: Os limites de emissão de CO2 são indicadores importantes para as estratégias de mitigação de gases de efeito estufa e de melhoria da eficiência energética, sendo que o banco de dados do PROCONVE no IBAMA tem acesso aos dados necessários à construção destas estratégias.

DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Adoptar o S10 assim que possível e ter no mercado um tipo só de diesel para evitar o fenômeno do uso do S500 (mais poluente) no lugar do S10 por questões de preço (o S500 é mais barato do S10)
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade de Engenheiros da Mobilidade	Artigo 4 – Há somente indicações ao combustível referência B7, GNV e etanol aditivado ED95, no entanto não há indicação de etanol combustível padrão para os casos de dual fuel em ciclo Diesel. Também não há indicação do combustível referência que será utilizado nos testes de durabilidade e nas medições de emissões em uso (RDE). Sobre o Biodiesel a ser utilizado na mistura, indicar qual é o tipo do ester a ser misturado no Diesel, pois dependendo da origem deste ester haverá emissões diferentes para a mesma concentração de biodiesel.
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	- Devem ser especificados os tipos de ensaios que usarão os combustíveis de referência:"A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará as características do óleo diesel de referência B7 e do etanol ED 95 de referência para os ensaios de emissões de poluentes (em laboratório e em condições reais), necessários nesta resolução....."; (Detalhar a "responsabilidade da ANP") - Parágrafo 1º- incluir a palavra óleo no texto "Na falta da especificação do óleo diesel de referência..." - Necessário mencionar também o etanol hidratado e gás natural padrões

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art.4º §1º: “serão adotadas” > Detalhar a responsabilidade, alterando para “a Agência reguladora responsável (ANP) deverá adotar”
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Art. 4ºA Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará as características do óleo diesel de referência B10 e do etanol ED 95 de referência para os ensaios de emissões de poluentes, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei 8.723, de 1993. Art. 4º § 1ºNa falta da especificação do diesel B10 no prazo estabelecido pela lei, será adotada a especificação europeia de referência. Art. 4º § 2ºNa falta da especificação do etanol ED 95 de referência no prazo estabelecido pela lei, será adotada a especificação para a fase Euro VI definido na Regulamentação Europeia 582/2011, Anexo IX.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art 4- Combustível de referência A especificação do diesel de referência deve estar de acordo com o cronograma de introdução da mistura diesel fóssil + biodiesel previsto na Lei Nº 13.263, de 23 de março de 2016. Ou seja, deve ser especificado para fins de homologação o diesel de referência B10, previsto para ser introduzido em 2019.
FREDERIC O GUILHERME DA COSTA KREMER	PETROBRAS	artigo 4º - Devem ser especificados os tipos de ensaios que usarão os combustíveis de referência. "A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará as características do óleo diesel de referência B7 e do etanol ED 95 de referência para os ensaios de emissões de poluentes (em laboratório e em condições reais), necessários nesta resolução....."; Parágrafo 1º - incluir a palavra óleo no texto "Na falta da especificação do óleo diesel de referência..."
Pietro Adamo Sampaio Mendes	ANP	Substituir: "DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES Art. 4º A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará as características do óleo diesel de referência B7 e do etanol ED 95 de referência para os ensaios de emissões de poluentes, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei 8.723, de 1993. § 1º Na falta da especificação do diesel de referência B7 e do etanol ED 95 de referência, no prazo estabelecido pela lei, serão adotadas as especificações para a fase Euro VI definidas na Regulamentação Europeia 582/2011, Anexo IX. § 2º No caso dos motores a GNV, os gases de referência para os ensaios de emissões serão os estipulados pela Resolução ANP nº 29/2009."; Por: "DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES Art. 4º A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará os combustíveis de referência para os ensaios de emissões de poluentes, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei 8.723, de 1993."; Conforme estabelecido pela Lei nº 9.478, de 06/08/1997, no inciso XVIII do art. 8º, é atribuição da ANP especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis. Nesse sentido, a exemplo do que ocorreu quando da publicação da Resolução ANP nº 21, de 02/07/2009, da Resolução ANP nº 40, de 24/12/2008, e da Resolução ANP nº 71, de 20/12/2011, a Agência avaliará e publicará em tempo adequado os regulamentos que estabeleçam as especificações do óleo diesel de referência, da gasolina de referência e do etanol combustível de referência para homologação dos veículos nas respectivas fases do Proconve/Promot. A definição de óleo diesel B7 de referência entrará em pauta nessas discussões, quando serão ouvidos pela ANP os produtores de óleo diesel, os produtores de biodiesel, a indústria automotiva e os órgãos ambientais.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Sergio Tadeu Cabral Beltrão	Ubrabio	A ANP especificará o óleo diesel de referência B10 e, também, o Biodiesel puro (B100), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. Justificativa: A Lei 13.263/2016 estabeleceu que a mistura obrigatória de biodiesel ao diesel, em nível nacional, de B8 (iniciada em 1/03/2017); B9 com início até 01/03/2018; e B10 com início até 01/03/2019. Está agendada para 09/11/2017 reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, ocasião em que será decidida a antecipação do B10 para início em 01/03/2018.
DOS PROCEDIMENTOS DE DURABILIDADE DA EMISSÃO		
Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 6º § 5º – Acrescentar: O Ibama deve estabelecer procedimentos de auditoria e conformidade das emissões para acompanhamento estatístico dos veículos em uso. Justificativa: A possibilidade de ocorrência de fraudes eletrônicas requer a necessidade de ações de monitoramento e auditoria, utilizando diversos meios tais como Programa de I/M, sensoriamento remoto e medição das emissões em condições de tráfego real.
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade	Artigo 5 - Garantia da durabilidade - 160.000km ou cinco anos para veículos de passageiros com PBT < 5ton não faz muito sentido, pois estes veículos rodam bem mais que 32.000 km/ano e rodam em centros urbanos, onde se requer mais contenção de emissões. No entender da comissão tecnologia Diesel da SAE deveriam ser tratados como os veículos do item II, ou seja 6 anos ou 300.000km
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	- incluir "... responsáveis legais, fabricantes ou importadores....", na frase "A partir de 1º de janeiro de 2023, para o atendimento da fase P8, os responsáveis legais deverão comprovar o atendimento ...". Justificativa: Deixar mais claro quais são os responsáveis. - Acrescentar "Os ensaios descritos neste parágrafo devem ser realizados com óleo diesel comercial conforme especificação vigente."
Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art.5º: "responsáveis legais" > Especificar quem são estes responsáveis legais, se do Ibama, Cetesb, agência reguladora, montadora de veículos, fabricante de motores, fabricante de equipamentos de pós-tratamento de gases ou outro. Art.5º §2º: Acréscimo > Acrescentar "Os ensaios descritos neste parágrafo devem ser realizados com óleo diesel comercial conforme especificação vigente." Art.6º §3º: Alteração > Considerando que a norma Europeia cita a necessidade de desenvolver os procedimentos de durabilidade em pelo menos um motor mestre para cada sistema de pós-tratamento e considerando que o Ibama cita a regulamentação Europeia em vários pontos desta proposta, propomos que este item seja modificado para "...pelo menos um veículo equipado com motor mestre da família, mas para cada tipo de sistema de pós-tratamento de gases associados a este motor, ..."
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Art. 5ºA partir de 1º de janeiro de 2020,... Art. 6ºA partir de 1º de janeiro de 2020, Art. 6º § 4ºNa aplicação do Programa de Comprovação das Emissões Durante a Vida Útil do Veículo, definidos no § 3º deste artigo, os resultados devem atender os limites máximos estabelecidos na Tabela 1 do Anexo desta resolução.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art 5- As categorias descritas para definição de durabilidade na legislação europeia são baseadas em Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante, e nessa proposta, está baseada no PBT. Sugerimos que sejam analisadas com mais atenção essas diferenças, e suas possíveis implicações. Art 6 - Os requisitos de durabilidade apresentados nesse artigo não fazem referência a métodos de verificação de conformidade. Sugere-se que sejam baseados no UN ECE R49.06 e EU 582/ 2011.
Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Alterar para: Art. 6º A partir de 1º de janeiro de 2022, para comprovação da durabilidade de emissões, o fabricante / importador deverá seguir as seguintes orientações...
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 6º § 5º – Acrescentar: O Ibama deve estabelecer procedimentos de auditoria e conformidade das emissões para acompanhamento estatístico dos veículos em uso, bem como utilizar as estatísticas dos programas de inspeção para aferir os resultados dos ensaios de durabilidade. Justificativa: A possibilidade de ocorrência de fraudes eletrônicas requer a necessidade de ações de monitoramento e auditoria, utilizando diversos meios tais como Programa de I/M, sensoriamento remoto e medição das emissões em condições de tráfego real.

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO DE EMISSÃO

Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM Motores Diesel	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Os procedimentos de ensaios estão alinhados com as normas e regulamentos Euro VI.

DA REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA DE DIAGNÓSTICO DE BORDO - OBD

Nome	Instituição	Contribuição
------	-------------	--------------

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Thilo Achim Beranek	GBAutomotive	<p>Prezados Senhores, A GB Automotive é uma empresa de consultoria e representação no ramo automotiva e associada na AEA, participando a Comissão Técnica (CT) de Emissões de Veículos Pesados. Avaliamos a proposta Conama P8 com nossa experiência nas legislações de emissão Europeu Euro 6 e a americana EPA e gostaríamos de sugerir uma alteração para melhorar a programa de controle da poluição do ar, bem como limitar as possibilidades de fraudes no reagente ARLA 32, quais estão acontecendo atualmente na fase PROCONVE P7. Na Proposta P8, Artigo 8, §2, b.) esta estabelecia a exigência de “controlar a concentração de reagente ARLA 32 (CDmin) para impedir a ultrapassagem de emissão de NOx conforme tabela 3 do anexo desta resolução”; medição NOx em mg/kWh. Na prática, os sensores NOx medem e monitoram os gases antes e depois do catalisador e em caso de variação causado por concentração fora do padrão do reagente ARLA 32, o sistema emite um sinal de alerta. O tempo de detecção com a tecnologia sensor NOx é de aproximadamente 8 a 10 horas com motor trabalhando continuamente. A legislação Euro 6 determina que o tempo de emissão de sinal de alerta deve ser a partir de 10 horas, e em 20 horas o veículo entrar no programa de limitador de torque. Vide anexo, ponto 11.4.2. tabela 4. A legislação americana EPA 2012 iniciou também com a mesma especificação de tempo, porém a agência ambiental EPA reavaliou o sistema e o usuário do veículo poderá facilmente alterar os parâmetros de emissão através da diluição de reagente ARLA 32 com água ou outro líquido por motivos financeiros. Concluiu que a medição somente com sensores NOx não é uma solução confiável e robusta. Após este estudo, a EPA determinou o tempo de alerta para 1 hora e o estado de limitador de torque para 4 horas e recomenda a utilização de um sensor de medição de concentração de ARLA. Esta alteração entrou em vigor a partir de veículos com ano de fabricação 2016, vide a carta de 22/nov/2013 da órgão “Environmental Protection Agency” (EPA) para seus fabricantes montadores justificando a viabilidade e as possibilidades técnicas. Para o mercado Brasileiro na fase P7 temos ainda um grande problema de adulteração do ARLA 32.</p>
Thilo Achim Beranek	GBAutomotive	<p>Pelas experiências positivas dos EUA, sugerimos seguir o regulamento da EPA em modificar este tempo de alerta de 10 horas para 1 hora, o qual significará a limitação desta possibilidade em alterar os parâmetros de emissão pelos usuários. No Brasil há condições suficientes para que o usuário corrija o reagente antes o veículo ativa o programa de limitador de torque. A tecnologia sensor de concentração é disponível no mercado com custo viável e requer pouca alteração nos veículos atuais P7 e é utilizado no o sistema da legislação Euro 6 e EPA fase 2014. Estamos à disposição para quaisquer esclarecimentos. Atenciosamente, Thilo Beranek Diretor presidente GB Automotive</p>
Guilherme Guelfi	Sindipeças	<p>Observação: Art. 8º O Sindipeças entende que é extremamente importante sua participação na reunião de análise dos comentários da Consulta Publica.</p>
Gianni Canneti	Yara Brasil	<p>Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art. 8º. - Alterar: É obrigatória a incorporação de dispositivos ou sistemas para auto diagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas que persistam por mais de dois dias consecutivos, para todos os veículos pesados, conforme estabelecido na Tabela 3 do Anexo desta resolução. Justificativa: Eliminada a referência à Resolução CONAMA nº 403 para evitar possível conflito com os requisitos da fase P7. Art. 8º § 1º – Excluído Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a implementação em apenas uma etapa, conforme a Tabela 3 (alterada) do Anexo. Art. 8º § 1º e – Alterada a data: controlar, a partir 1º de janeiro de 2022, as falhas dos injetores de combustível. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação proposta, em consonância com a Tabela 3 (alterada) do Anexo. Art. 9º § 1º – Complementado: ... que resultem em aumento de emissões, contendo no mínimo a relação a ser estabelecida pelo Ibama. Justificativa: Se faz necessário um mínimo de exigência e padronização dos códigos para viabilizar de forma eficiente a fiscalização e manutenção dos veículos.</p>
<p>Everton Lopes da Silva</p>	<p>SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade</p>	<p>Artigo 8 §2. a) Especificar o índice de desempenho de uso e a sigla IUPRs e) Especificar o qual parâmetro será controlado nos injetores.</p>
<p>Edson Orikassa</p>	<p>AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva</p>	<p>- Art 8º - Ítemd. “mau funcionamento dos injetores de combustível;”- Não seria falhas dos injetores de reagente ARLA 32? - Art 10º - Definir o que são “veículos para aplicação específica” caso não esteja entre os exemplos citados.</p>
<p>Christian Michael Wahnfried</p>	<p>Robert Bosch Ltda.</p>	<p>Art.8º §2º item b: O controle da concentração do reagente ARLA 32 pode ser feita diretamente com o uso de Quality Sensors no tanque e o OBD deve receber um sinal se a concentração for menor do que o determinado pelo fabricante. A medição de concentração não é para controle de nível de emissões, mas sim para determinar a origem da falha quando houver tentativa de burla por diluição, já que um desvio no nível de emissão seria detectado, seja pela diluição ou por outra origem. Art.8º §2º item d.: “mau funcionamento dos injetores de combustível;” > Como o item trata do sistema de controle de emissões, acreditamos que tenha havido equívoco na redação e que esta deva ser “mau funcionamento dos injetores de reagente ARLA32;” Art.8º §2º item e.: “falhas dos injetores de combustível.” > Como o item trata do sistema de controle de emissões, acreditamos que tenha havido equívoco na redação e que esta deva ser “falhas dos injetores de reagente ARLA32;” Art.10º: Falta definir um órgão responsável pela definição do que são “veículos para aplicação específica” caso não esteja entre os exemplos citados.</p>
<p>FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA</p>	<p>MWM Motores Diesel</p>	<p>A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.</p>
<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo</p>	<p>Art. 8º § 1º O controle a ser executado pelo OBD será implementado em 2 etapas, de acordo com a Tabela 3 do Anexo desta resolução.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Art 8 a 10 A proposta apresentada não endereça um dos componentes chave da regulação Euro VI: os documentos técnicos UM ECE 49.06 no que se referem aos requisitos que garantem a correta operação das medidas de controle do NOx. Essas medidas estão apresentadas no Anexo 11 da UN ECE 49.06 e no anexo XIII da EC 582/ 2011, e vão além da especificação do OBD. Recomendamos que sejam incluídas disposições específicas a esse respeito, explicitando o conjunto de requisitos para a correta operação das medidas de controle do NOx (SCR), nos moldes da regulamentação europeia. A grande maioria dos fabricantes adota a rota tecnológica SCR para atender Euro V ou VI e, portanto, utilizam ureia (Arla) como redutor de NOx. A correta operação do SCR depende da disponibilidade do Arla durante toda o tempo que o motor estiver em operação. A ausência dessa solução de ureia, ou a utilização de solução fora das especificações resultarão invariavelmente em altas emissões de NOx durante o período de operação inapropriada. Os governos (reguladores) e os fabricantes devem incorporar salvaguardas no OBD e no sistema de controle do veículo que alerte o motorista para a pronta correção do mal funcionamento do SCR, evitando altas emissões de NOx. O sistema de alertas e incentivos que faz parte das medidas especiais para garantir o funcionamento adequado das medidas de controle do NOx. São 3 eventos principais que podem iniciar um alerta: (i) baixo nível de ureia; (ii) ureia fora de especificação: (iii) falhas no SCR relacionadas a dosagens incorretas ou adulterações. O sistema de controle é estruturado de acordo com três níveis de gravidade crescente. De acordo com o evento e sua gravidade, haverá alertas ao motorista, perda de velocidade ou de potência do veículo, ou a completa imobilização do veículo, caso o problema não seja corrigido. Deve-se notar que o conjunto de requisitos especiais que asseguram o bom funcionamento do SCR é independente da regulação do OBD, tal como definidas nas regulamentações americana e europeia. O objetivo do OBD é detectar as falhas no sistema, enquanto que o objetivo do sistema de alertas e incentivos é evitar a ocorrência de mal funcionamento no sistema SCR devido a falha humana. Os requisitos do sistema de controle do SCR vão muito além do que o OBD foi projetado, como ações que reduzem o torque ou imobilizam o veículo.</p>
<p>Guilherme Guelfi</p>	<p>Sindipeças</p>	<p>O Sindipeças entende que é extremamente importante sua participação na reunião de análise dos comentários da Consulta Publica. Visto que há diversidade de opiniões de empresas associadas, próximas ao assunto, o Sindipeças entende que poderão haver posicionamentos individuais das mesmas e estimula que sejam ouvidos.</p>
<p>Suellen Gaeta</p>	<p>Cummins Brasil Ltda</p>	<p>Alterar para: Art. 8º Fica estabelecido para a fase P-8 a obrigatoriedade de incorporação de dispositivos ou sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas, para todos os veículos pesados, conforme Tabela 3 (editada pela Cummins em resposta a esta consulta pública). Justificativa: O texto original está mencionando a Resolução CONAMA 403 que é estritamente sobre a fase P7, para evitar conflitos de fase, a sugestão é reescrever o artigo. Excluir o parágrafo: § 1º do Artigo 8º Justificativa: Cummins entende que é possível iniciar o Euro VI com a fase OBD-C e não é necessário duas etapas. A edição da tabela proposta pela Cummins está no Anexo, considerando apenas uma linha, referente à etapa OBD-C do Euro VI. Sugestão de atualizar a tabela com valor de diferença de consumo de reagente para 50%, conforme está sendo aplicado na Europa. Alterar para: Art. 8º § 2º e. controlar, a partir 1º de janeiro de 2022, as falhas dos injetores de combustível</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Art. 8º. - Alterar: É obrigatória a incorporação de dispositivos ou sistemas para auto diagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas que persistam por mais de dois dias consecutivos, para todos os veículos pesados, conforme estabelecido na Tabela 3 do Anexo desta resolução.</p> <p>Justificativa: Eliminada a referência à Resolução CONAMA nº 403 para evitar possível conflito com os requisitos da fase P7. Art. 8º § 1º – Excluído Justificativa: É ambientalmente desejável que a implantação do OBD seja realizada em apenas uma etapa, aproveitando a experiência já desenvolvida na Europa.. Art. 8º § 1º e – Alterada a data e abrangência: controlar, a partir 1º de janeiro de 2022, as falhas determinantes de aumentos de emissão. (Rever a Tabela 3 do Anexo segundo a última versão do OBD europeu) Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação proposta, em consonância com a Tabela 3 (alterada) do Anexo. Art. 9º § 1º – Complementado: ... que resultem em aumento de emissões, contendo no mínimo a relação a ser estabelecida pelo Ibama. Justificativa: Se faz necessário um mínimo de exigência e padronização dos códigos para viabilizar de forma eficiente a fiscalização e manutenção dos veículos. Art 9º §4º - Adicionado: Veículos equipados com SCR, que utilizam agente redutor líquido, deverão ter o todos os valores da curva de torque máximo reduzido em 40 % e a velocidade máxima limitada a 40 km/h imediatamente, nos seguintes casos: a) O limitador de torque e velocidade será ativado na ausência do agente redutor líquido ou com concentração de amônia inferior a 27,5%. b) Caso seja detectado tentativas de burla, como obstrução do injetor, remoção de fusíveis ou outras. Justificativa: As restrições originais não são consideradas suficientes para induzir as correções necessárias.</p>

DA MEDIÇÃO DAS EMISSÕES EM CONDIÇÕES REAIS - CR

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	<p>Art. 11. - Alterar a data: Fica estabelecida a partir de 1º de janeiro de 2022, para a fase PROCONVE P8 ... Justificativa: Se considera possível a antecipação dos limites de emissão em um ano. Art. 11. Acrescentar § 5º – O Ibama deverá até 31/12/2018 estabelecer metodologia de comparação dos parâmetros levantados em ciclo padronizado e em trajetos reais (CR) para aferir a representatividade das medições realizadas. Justificativa: É necessário dispor de procedimento capaz de validar os resultados obtidos e identificar dispositivos de ação indesejável.</p>
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade	<p>Artigo 11 §4 – Não é indicada qual a motivação para medição e declaração de CO2 e consumo específico. Seria para o VECTO?</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art.11º: Não ficou claro se o combustível a ser utilizado nos testes em condições reais (CR) será também o Diesel B7 de referência. O valor de porcentagem de Carbono no combustível deve ser conhecido para atender ao requisito do §4º cujo consumo específico de combustível deve ser feito pelo método do balanço de Carbono. O Diesel B7 talvez não seja o combustível com propriedades mais relevantes para o Brasil, considerando a tendência de aumento da proporção de biodiesel no diesel comercial, o que pode gerar impactos nas emissões e nos próprios sistemas. Seguir uma especificação de combustível europeia pode dificultar a realização de testes de homologação, já que as características específicas exigem que o combustível seja importado. Com isso o combustível pode sofrer alterações de características durante o traslado (oxidação do Diesel), além de um custo maior de realização dos testes. Também se deixa de aplicar o monitoramento de aldeídos como era feito na legislação EU V. As rotas de ensaio RDE devem ser definidas segundo a legislação europeia 582/2011, e deverão ser validadas pelo IBAMA. As emissões a serem consideradas são CO, CO2, NOx e THC.
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM Motores Diesel	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Art. 11.Fica estabelecida a partir de 1º de janeiro de 2020,...
carmen araujo	International Council on Clean Transportation- ICCT	Esse item está bem adequado, indicando PEMs no processo de homologação, seguindo procedimento de testes ICS. Merece um elogio.
Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Alterar para: Art. 11. Fica estabelecida a partir de 1º de janeiro de 2022, para a fase PROCONVE P8 ... Excluir o § 4º do Art. 11. Justificativa: Cummins entende não ser possível declarar valores em g/km sem metodologia específica detalhada, pois a leitura é feita em dinamômetro de motor. Além disso, entende que CO2 deve ser regulamentado, conforme já sugerido no Artigo 1º

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Substituir este título por “EMISSÕES EM CONDIÇÕES DE TRÁFEGO REAL” Art. 11. - Alterar a data: Fica estabelecida a partir de 1º de janeiro de 2022, para a fase PROCONVE P8 ... Justificativa: Se considera possível a antecipação dos limites de emissão em um ano. Art. 11. Acrescentar § 5º – Em casos de suspeita da existência de dispositivos de ação indesejável, a análise através de ensaios RDE deve também contemplar a comparação de parâmetros-chave do gerenciamento do motor associados às medições instantâneas dos gases emitidos, com o objetivo de comparar o comportamento do motor e da sua geração de emissões durante os ensaios de certificação em laboratório e em trânsito real. Art. 11. Acrescentar § 6º – O Ibama deverá até 31/12/2018 estabelecer metodologia de comparação dos parâmetros levantados em ciclo padronizado e em trajetos reais (RDE) para aferir a representatividade das medições realizadas. Justificativa: É necessário dispor de procedimento capaz de validar os resultados obtidos e identificar dispositivos de ação indesejável. Art. XX – Adicionado: Fica instituída o método de avaliação das emissões de veículos pesados por sensoriamento remoto para o monitoramento nas vias de tráfego, identificação de veículos desconformes e levantamentos estatísticos da frota circulante. § 1º – Adicionado: O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases a serem medidos, os parâmetros de referência e datas de início para avaliação das emissões de poluentes em veículos em uso. § 2º – Adicionado: Os parâmetros de referência a serem utilizados para efeito de fiscalização serão obtidos a partir das estatísticas levantadas, ficando a cargo do IBAMA a oficialização dos valores a serem adotados, com base nas propostas apresentadas pelos órgãos ambientais que implantarem o monitoramento por sensoriamento remoto e quiserem utilizá-lo para fiscalização. Justificativa: Este método permite o levantamento de dados confiáveis em larga escala diretamente nas vias de tráfego, identificando os veículos com manutenção deficiente, modelos que devam ser melhor avaliados através dos ensaios RDE, bem como permitem a determinação dos valores de referência a serem adotados como “ponto de corte” para a fiscalização.</p>
DAS EMISSÕES DURANTE A VIDA ÚTIL DO VEÍCULO - ISC		
Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	<p>Art. 12. – Alterar a data: Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022 Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2027 para 2022. Art. 12. § 2º – Corrigida a sigla: ... (PEMS). Justificativa: Correção da abreviação. Art. 13. – Alterar a data: A partir de 1º de janeiro de 2022 ... Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2027 para 2022.</p>
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade	<p>Artigo 12 §3 – Alterar as unidades apresentadas para CO2 e consumo específico de [g/km] para [g/kWh]. Também especificar qual é o método de balanço de carbono que deve ser usado. Artigo 13 §4 – Especificar o que será considerado como intercorrência. Justificativa: precisa ser bem melhor especificado para proteção de todas as partes. Se não deixar bem claro o que se espera no final, não haverá resultado confiável do ponto de vista científico.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	– Artigo 12º - substituir na frase “..., novas famílias de motores,...” por “Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2027, para todas as famílias de motores, os limites máximos de emissão de poluentes”. - Parágrafo 1º substituir “...seja publicado...” por “... sejam publicados...” e retirar a frase “... por uma quilometragem acumulada ao requerido pelo artigo 5º...”. Justificativa: seguir exatamente a norma europeia que tem critérios bem definidos. - Parágrafo 2º corrigir a sigla PMES para PEMS e parágrafo 3º retirar “...especifico...” de “... consumo específico...”. Justificativa: Consumo específico é reportado em g/kWh e não em g/km. - Parágrafo 3º deve ser especificado qual o método de balanço de carbono deve ser usado. - Artigo 13º - substituir frase “...cada nova família...” por “...cada família de motor homologado conforme essa resolução”. - Artigo 14º - incluir a frase “... por um modelo de veículo...”. Substituir a palavra “importados” por “importador”
Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art.12º: Alterar a data de início do ISC para 01/01/2023, junto com a entrada do P8. Além do benefício ambiental desta medida, principalmente em grandes centros urbanos, já existe tecnologia disponível para realizar o ISC em 2023 ou até antes. Art.12º: “para as novas famílias de motores” > Substituir por “para todas as famílias de motores” Art.12º §2º: alterar “PMES” para PEMS. Sugerimos inclusão de Artigo tratando sobre a criação de um programa nacional de Inspeção Técnica Veicular (ITV) pelo Ibama, Denatran e Indústria Automotiva e de Autopeças até 01.01.2023. A frota comercial brasileira existente não tem controle sobre suas emissões e manutenções inexistentes ou malfeitas anulam completamente os benefícios ambientais do Proconve P8. Por isso a importância de criação de um programa nacional de Inspeção Técnica Veicular (ITV) que aborde a forma de inspeção, as penalidades, prazos, qualidade das manutenções e peças de reposição, etc.
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2024,... Art. 13.A partir de 1º de janeiro de 2024,... Art. 13. § 3ºAlterações do plano de realização dos ensaios deverão ser comunicadas ao IBAMA. Art. 14.Na constatação do não atendimento, por um veículo, aos limites conforme Tabela 1 do Anexo desta resolução, fica o responsável obrigado a apresentar ao IBAMA um plano de reparo da frota dos modelos pertencentes à família.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art 12 O ponto principal é a questão do atraso no atendimento ao ICS, 4 anos após a adoção dos padrões (ou atraso maior caso seja antecipada a introdução de Euro VI no Brasil, conforme sugerido anteriormente) Art. 13 Parágrafo 1o- a escolha de veículos para ISC é decidida em acordo com o Ibama. O tamanho da amostra para ICS já foi definido na UM ECE R 49.06 e recomendamos que se utilize essa referência para a determinação do valor mínimo de testes para ISC. O Ibama poderá definir amostras maiores de acordo com a experiência adquirida nos primeiros anos de implementação, deixando essa opção como possível nesse parágrafo.
Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Alterar para: Art. 12. Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022, ... Alterar para: Art. 13 – Art. 13. A partir de 1º de janeiro de 2022, o fabricante / importador deverá apresentar ao IBAMA um plano para a realização do ISC de cada nova família de motores, inclusive aquelas antecipadas conforme o Art 1º § 2º.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 12. – Alterar a data: Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022 Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2027 para 2022. Art. 13. – Alterar a data: A partir de 1º de janeiro de 2022 ... Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2027 para 2022.
DA REGENERAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE CONTROLE		
Nome	Instituição	Contribuição

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	– Anexo, Tabela 3, - linha “ a partir de 1º/1/2026” e coluna “ Diferença de consumo de reagente”: Alterar valor de 20% para 50%. Justificativa: Na Europa esse valor será revisado para 50%, pois existem variações no sistema de monitoramento do consumo de ARLA 32 versus nível do tanque que são maiores que 20%, devido a variações de aceleração/desaceleração do veículo, de tamanho do tanque, de inclinação da pista, etc. - Há mais de um tipo de injetor em um veículo, Não seria “mau funcionamento dos injetores de reagente”?
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM Motores Diesel	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art 15 – O artigo remete a UM ECE R49.06, que traz o anexo 4 e especifica o tratamento matemático para os eventos de determinação de conformidade. O único ponto faltante nesse artigo refere-se ao detalhamento do papel do regulador, e que o regulador deverá concordar com o uso do fator de correção determinado pelo fabricante.
DA MEDIÇÃO DE RUIDO		
Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipament os para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 16. Acrescentar § 6º – A partir de 1º de janeiro de 2019, o fabricante / importador deverá apresentar a medição do ruído segundo o método estabelecido na Instrução Normativa IBAMA 06/2010 para que seja usada como referência no Programa de inspeção e Manutenção. Justificativa: Informação necessária para utilização nos Programas I/M. Art. 17. - A partir de 1º de janeiro de 2020, o limite máximo de emissão de ruído de descarga do compressor é 72 dB(A), assim como o ruído dos implementos, tais como os dos caminhões de lixo, betoneiras, guindastes e outras máquinas que trabalham no ambiente urbano, a ser medido conforme procedimento estabelecido no Anexo 5 do regulamento da UN ECE R51.03. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2023 para 2020 com a inclusão dos implementos impactantes no ruído urbano. Art. 18. – Alterar: Fica estabelecida, a partir de 1º de janeiro de 2019, a obrigatoriedade de fornecer os valores típicos da emissão de ruído pelo sistema de arrefecimento de ônibus, VUCs e outros veículos de uso urbano, conforme procedimento ISO, que servirá de base para o IBAMA definir os procedimentos brasileiros até 1º de janeiro de 2020. Justificativa: É necessário o fornecimento dos valores típicos de emissão para avaliação da necessidade ou não de controle, de acordo com procedimento específico e conforme o parágrafo único.
Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade do Engenheiro s da Mobilidade	Artigo 17 Ruído – O valor limite apresentado de 72 dB(A) para a descarga, provavelmente deve ser do sistema pneumático e não somente do compressor conforme indicado, verificar. Artigo 18 Não é possível trabalhar no desenvolvimento de um sistema de arrefecimento para ser lançado em 01.01.2023 e receber somente em 01.01.2022 a especificação do ruído máximo. É necessário ser definido já.
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os artigos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso algum artigo seja colocado em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Art. 16. § 1º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 1 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2020,... § 2º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 2 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2022, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2023... § 3º Os limites máximos de ruído de passagem estabelecidos na Etapa 3 passam a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2026, para novos modelos de veículos, e a partir de 1º de janeiro de 2027,.... Art. 17. Fica estabelecido, para a fase PROCONVE P8, a ser exigido a partir de 1º de janeiro de 2020,... Art. 18. Fica estabelecida, a partir de 1º de janeiro de 2020, a obrigatoriedade de se registrar os valores típicos da emissão de ruído pelo sistema de arrefecimento de ônibus, conforme procedimento a ser definido pelo IBAMA até 1º de janeiro de 2019. Parágrafo único: Com base nos valores obtidos por dois anos seguidos, o IBAMA analisará a necessidade de controlar ruído por sistema de arrefecimento dos ônibus.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 16. Acrescentar § 6º – A partir de 1º de janeiro de 2019, o fabricante / importador deverá apresentar a medição do ruído segundo o método estabelecido na Instrução Normativa IBAMA 06/2010 para que seja usada como referência no Programa de Inspeção e Manutenção. Justificativa: Informação necessária para utilização nos Programas I/M. Art. 17. - A partir de 1º de janeiro de 2020, o limite máximo de emissão de ruído de descarga do compressor é 72 dB(A), assim como o ruído dos implementos, tais como os dos caminhões de lixo, betoneiras, guindastes e outras máquinas que trabalham no ambiente urbano, a ser medido conforme procedimento estabelecido no Anexo 5 do regulamento da UN ECE R51.03. Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a antecipação da data de 2023 para 2020 com a inclusão dos implementos impactantes no ruído urbano. Art. 18. – Alterar: Fica estabelecida, a partir de 1º de janeiro de 2019, a obrigatoriedade de fornecer os valores típicos da emissão de ruído pelo sistema de arrefecimento de ônibus, VUCs e outros veículos de uso urbano, conforme procedimento ISO, que servirá de base para o IBAMA definir os procedimentos brasileiros até 1º de janeiro de 2020. Justificativa: É necessário o fornecimento dos valores típicos de emissão para avaliação da necessidade ou não de controle, de acordo com procedimento específico e conforme o parágrafo único.
DA MEDIÇÃO DA OPACIDADE PARA FISCALIZAÇÃO E INSPEÇÃO		
Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.
Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Art 20º: Necessário detalhar a extensão e a forma de fiscalização que será aplicada.
DO CONTROLE DA PRODUÇÃO		
Nome	Instituição	Contribuição
carmen araujo	International Council on Clean Transportation- ICCT	Para fins de comparabilidade dos resultados, os ensaios para RVEP devem utilizar o combustível de referência. Incluir esse parágrafo.
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS		
Nome	Instituição	Contribuição
Gianni Canneti	Yara Brasil	Usar os padrões estabelecidos pelo EURO VI versão 6 sem nenhuma localização.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Art. 24.- Alterar: Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução devem ser analisados por procedimentos compatíveis com o caso e podem, na sua impossibilidade, ser dispensados parcialmente pelo IBAMA das exigências determinadas neste regulamento, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses após o qual o Ibama deverá adotar tratamento específico para o caso. Justificativa: Em função das particularidades do caso pode ser necessário o uso de procedimentos específicos de medição e avaliação dos resultados. A liberalidade não deve ser estendida, devendo o Ibama aplicar solução para o caso, como por exemplo um “waiver” ou definição de limites de emissão específicos. Art. 26. - Todos os documentos e informações apresentados devem refletir a realidade da configuração do veículo homologado em uso em tráfego real. Justificativa: O fabricante deve garantir a fidelidade das informações fornecidas com as características do veículo em uso real. Art. 27. § único – O Ibama deve definir procedimento para a análise e caracterização da causa de eventuais diferenças indesejáveis de comportamento do veículo, identificadas de forma sistemática em tráfego real. Justificativa: Há necessidade de procedimento para identificar desvios sistemáticos que podem caracterizar desconformidade com as exigências desta Resolução.</p>
<p>Everton Lopes da Silva</p>	<p>SAE - Sociedade do Engenheiros da Mobilidade</p>	<p>Artigo 23 - Verificar a altitude de até 1000m indicada para funcionamento da EGR. O Brasil tem altitudes até 1800 m sobre o nível do mar.</p>
<p>Eduardo Luís Serpa</p>	<p>CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo</p>	<p>Art. 33. ... 1º de janeiro de 2020... Art. 31. ... 1º de janeiro de 2020,... Art. 32. Ônibus urbanos e caminhões devem interromper o funcionamento do motor após operar 5 minutos ininterruptos em regime de marcha lenta, podendo ser dispensados destes requerimentos as betoneiras, caminhões frigoríficos e caminhões de lixo.</p>
<p>carmen araujo</p>	<p>International Council on Clean Transportati on- ICCT</p>	<p>Outras recomendações: Gases de efeito estufa Sugere-se a inclusão nessa proposta uma referência ao controle de gases de efeito estufa. As contribuições para o atendimento aos compromissos assumidos pelo Brasil podem ser relevantes. Apesar de representar apenas 4% da frota de veículos, os caminhões e ônibus contribuem com 45% das emissões de GEE de todo o setor de transportes. Vale lembrar a importância dessa sinalização quanto a emissões de CO2 nesse momento de introdução do Euro VI, que pode levar a afetar negativamente a eficiência energética (diretamente relacionada com as emissões de CO2) caso não haja exigências ou previsão para que isso não ocorra. No momento em que modificações importantes no veículo estão sendo introduzidas para atender aos novos limites de emissões, a consideração com esse outro aspecto faz com que as soluções sejam pensadas no conjunto. Portanto, recomenda-se fortemente a inclusão desse aspecto. Sugere-se que nessa proposta seja incluída a realização de estudos em um prazo de 1 ano, e a definição de uma meta para emissões de CO2 a ser atingida para motores e, posteriormente, metas para o veículo todo, conforme melhores práticas internacionais. O texto deve definir a etapa inicial de coleta e análise de dados já disponíveis dos ensaios de homologação. As vantagens de se iniciar com metas para CO2 para motores pesados são: •Utilização do arcabouço legal existente, com dados gerados no processo de homologação do Proconve, não exigindo ensaios ou testes adicionais; •Estabelecimento de uma ligação entre o NOx e o CO2. Com a futura introdução da fase P-8, é muito importante que se garanta que as baixas emissões de NOx exigidas não resultem em um incremento no consumo de combustível e nas emissões de CO2.</p>

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Aproveita-se ainda o ciclo de desenvolvimento dos novos veículos para atendimento da próxima fase do Proconve para incorporar melhorias em eficiência energética; •As melhorias de eficiência energética do motor trazem benefícios para uma larga variedade de ciclos de serviço e capacidades de veículos; •Um padrão de motor separado permite que os benefícios sejam aplicados em todos os segmentos da frota de pesados, uma vez que um motor pode ser certificado individualmente e depois ser vendido em várias plataformas de veículos diferentes. •Os esforços para o desenvolvimento e motores a diesel envolvem investimento em P&D pelos fabricantes de motores. Um regulamento com melhorias obrigatórias periódicas na eficiência do motor traz previsibilidade para esses investimentos e aumenta a competitividade da indústria brasileira de motores pesados. O artigo abaixo apresenta um levantamento das políticas de redução das emissões de GEE, do consumo de combustível e das emissões de poluentes nos países do G20. http://www.theicct.org/publications/status-policies-clean-vehicles-and-fuels-select-g20-countries
Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Alterar para: Art. 26. Todos os documentos e informações apresentados devem refletir a realidade da configuração física e eletrônica do veículo homologado em uso em tráfego real.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 26. - Todos os documentos e informações apresentados devem refletir a realidade da configuração do veículo homologado em uso em tráfego real. Justificativa: O fabricante deve garantir a fidelidade das informações fornecidas com as características do veículo em uso real. ART XX – Adicionar: as exigências desta Resolução têm o objetivo fundamental de proteger o meio ambiente e a saúde pública contra o excesso de emissões de poluentes e a conformidade ambiental dos veículos e motores deve ser comprovada segundo os procedimentos estabelecidos, que visam reproduzir em laboratório as condições de funcionamento representativas do uso normal dos veículos. §1º - Adicionar: Comportamentos do veículo ou de seus sistemas de controle que forem detectados em tráfego real sistematicamente diferentes dos verificados em condições de laboratório serão considerados como indicadores de desconformidade com esta Resolução. §2º - Adicionar: A identificação de tais comportamentos poderá ser indicada pelas estatísticas levantadas nos programas de I/M ou por sensoriamento remoto e comprovada de forma mais detalhada por ensaios de laboratório e RDE realizados em condições estatisticamente representativas das condições de tráfego e das estabelecidas nesta Resolução. Art. 27. § único – O Ibama deve definir procedimento para a análise e caracterização da causa de eventuais diferenças indesejáveis de comportamento do veículo, identificadas de forma sistemática em tráfego real. Justificativa: Há necessidade de procedimento para identificar desvios sistemáticos que podem caracterizar desconformidade com as exigências desta Resolução.
ANEXO		
Nome	Instituição	Contribuição
Guilherme Guelfi	Sindipeças	Tabela 3: Alterar na linha a partir de 1º/1/2026 (4º linha) o item - Diferença de consumo de reagente (%) (6ª coluna) de 20% para 50%.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	Alterada: Eliminar a primeira linha, deixando apenas Euro VI-c e substituindo a diferença de consumo de reagente de 20% para 50%, conforme abaixo: Tabela 3 – Limites OBD para veículos pesados de uso rodoviário, da Fase P8 do PROCONVE IUPRs Índice de Desempenho em Uso MPNOxCDmin do reagente para NOxDiferença de consumo de reagenteMau funcionamento dos injetores Unidademg/kWhmg/kWhmg/kWh% A partir de 1º/1/2022≥ 0,1251.20046050Controlar Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a eliminação da fase 2023 e a antecipação da data de 2026 para 2022. A manutenção da diferença de consumo de reagente em 50% se justifica pelas dificuldades de ordem prática encontradas para atendimento na União Europeia do regulamento com 20%.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Everton Lopes da Silva	SAE - Sociedade de Engenharia da Mobilidade	Tabela 3. A partir de 1/1/2026 a diferença de consumo de reagente deve ser alterado de 20% para 50%. Na Europa este valor está sendo alterado também nesta direção. Tabela 4. - Ruído: Não está coerente; Classe M2 com potencia maior que 135 kW x Classe N2 com potencia maior que 135 kW: a diferença é de 3 dB na etapa 1; 2 dB na etapa 2; e volta a ser 3 dB na etapa 3. Quanto se soma 3 dB na realidade se duplica a intensidade sonora. (75+75 dB = 78 dB); (74+74 = 77dB), o mesmo raciocínio vale para as classes M3 e N3. Verificar a coerência dos limites. Recomendações adicionais: É necessário considerar o tipo de aplicação do veículo na definição da legislação, com limites diferentes para aplicações rodoviárias, urbanas, e caminhões/ônibus aplicadas na área agrícola, por exemplo.
Christian Michael Wahnfried	Robert Bosch Ltda.	Tabela 3: "mau funcionamento dos injetores" > Há mais de um tipo de injetor em um veículo, por isso alterar para "mau funcionamento dos injetores de reagente"
FLÁVIO AUGUSTO LEVOTO CINTRA	MWM MOTORES DIESEL	Na Tabela 3 - Sugerimos que o valor de 20% requerido para o parâmetro "Diferença de Consumo de Reagente (%)" em 1º/1/2026, seja alterado para 50%. Na Europa, esse parâmetro já está sendo revisado para 50%, pois existem variações no sistema de monitoramento do consumo de ARLA 32 versus nível do tanque que são maiores que 20%, devido a variações de aceleração/desaceleração do veículo, de tamanho do tanque, de inclinação da pista, etc. Obs.: A MWM Motores Diesel, fabricante independente de motores diesel líder no Mercosul, concorda com todos os anexos desta seção, porém solicita ser convidada a participar do grupo de discussão / revisão, caso alguma tabela seja colocada em pauta para possível alteração em relação ao documento original, após análise dos comentários da Consulta Pública realizada pelo IBAMA.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Na tabela 3 alterar as datas de início para 2020 e 2023. Encaminhamos e-mail com proposta de resolução referente ao controle de GEE
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Publicidade de dados Deve ser incluído nessa resolução um artigo específico exigindo a publicidade dos resultados dos ensaios de homologação e dos relatórios de valores de emissão de produção (RVEP), além das futuras medições em condições reais de uso. O acesso a essas informações já é garantido pela legislação ambiental do país, e a inclusão detalharia mais a forma dessa divulgação. Essa disponibilização poderia ajudar a formulação e avaliação de políticas públicas relacionadas ao controle da poluição e a eficiência energética e redução de GEE, por exemplo. A informação é um instrumento indispensável para o gestor público, visto que, sem dados precisos, confiáveis e sistematizados, não é possível elaborar diagnósticos confiáveis ou planejar e implementar políticas e ações prioritárias. Ademais, a avaliação e o aperfeiçoamento da gestão dependem da produção de dados objetivos que retratem os efeitos das políticas e projetos implantados. A consolidação de um modelo de gestão democrático exige que as informações ambientais produzidas sejam sistematizadas e colocadas à disposição de toda sociedade. O acesso à informação é um dos mais importantes pressupostos da participação social na gestão do meio ambiente, uma vez que permite aos cidadãos tomarem consciência dos riscos a que estão submetidos e terem capacidade de articular seus interesses dentro dos processos de deliberação e gestão ambiental.
Suellen Gaeta	Cummins Brasil Ltda	Tabela 3 – Limites OBD para veículos pesados de uso rodoviário, da Fase P8 do PROCONVE IUPRs: >= 0,1 MP: 25mg/kWh NOx: 1200mg/kWh CDmin do reagente para (NOx): 460mg/kWh Diferença de consumo de reagente: 50% Mau funcionamento dos injetores: Controlar Justificativa: Cummins entende que é possível iniciar o Euro VI com a fase OBD-C em 1º de janeiro de 2022, e não é necessário duas etapas. Sugestão de atualizar a tabela com valor de diferença de consumo de reagente para 50%, conforme está sendo aplicado na Europa.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	TABELA 3 - Alterada: Eliminar a primeira linha, deixando apenas Euro VI-c e substituindo a diferença de consumo de reagente de 20% para 50%, conforme abaixo: Tabela 3 – Limites OBD para veículos pesados de uso rodoviário, da Fase P8 do PROCONVE Unidade/A partir de 1º/1/2022: IUPRs 0/>0,1; mg/kWh/25; NOx mg/kWh/25; CDmin do reagente para NOx mg/kWh/460; Diferença de consumo de reagente %/50; Mau funcionamento dos injetores 0/Controlar Justificativa: Se considera possível e ambientalmente desejável a eliminação da fase 2023 e a antecipação da data de 2026 para 2022. A manutenção da diferença de consumo de reagente em 50% se justifica pelas dificuldades de ordem prática encontradas para atendimento na União Europeia do regulamento com 20%.
PROMOT - M5		
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE ESCAPAMENTO		
Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de Açúcar - UNICA	As propostas não apresentam justificativa técnica e estimativas sobre os benefícios ambientais esperados como resultado de sua adoção, fato que dificulta a sua análise e o alcance ambiental dos limites de emissão e demais exigências.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. 1º - Alteradas as datas: Estabelecer os limites máximos de emissão de poluentes provenientes de motocicletas, ciclomoteres, triciclos e quadriciclos, fase PROMOT M5, a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos, e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos, conforme Tabelas 1 e 2 do Anexo A desta Resolução. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo ambientalmente importante o controle dos motociclos na medida em que representam atualmente importante segmento no setor de transportes motorizados. É fato que em um substancial número de municípios do país a frota de motociclos é superior à das demais categorias de veículos. Art. 1º § único - Acrescentado: A emissão de compostos orgânicos passa a ser definida pelo HC_equivalente e NMHC_equivalente, definidos pelo potencial de formação de ozônio, conforme metodologia de cálculo a ser estabelecido pelo IBAMA até 30 de junho de 2018. Justificativa: A emissão de compostos orgânicos por veículos flex, caracterizada principalmente por hidrocarbonetos, etanol não queimado e aldeídos, deve ser controlada de forma mais eficiente, uma vez que essas substâncias apresentam potencial de formação de ozônio. O Ibama pode estabelecer rapidamente a metodologia de cálculo com base em procedimentos da agência ambiental dos EUA (US EPA) e diversos estudos publicados, dentre os quais o trabalho "Controle de Emissão de Compostos Orgânicos com base no Potencial de Formação de Ozônio" apresentado no SIMEA 2013, com foco nas condições observadas no Brasil.
Eduardo Luís Serpa	CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo	Encaminhamos e-mail com proposta de resolução referente ao controle de GEE
carmen araujo	International Council on Clean Transportati on- ICCT	Art. 1- Os limites estabelecidos para Promot M5 são compatíveis com os limites Euro 5, o que é muito positivo. Também é muito pertinente a inclusão de limites para aldeídos, considerando as vendas de motos flex. No entanto, parece excessiva a defasagem em relação à regulamentação europeia de 3 para novos modelos e 4 anos para todos os modelos o que, considerando que foi apresentado em reunião pela Cetesb e pela própria Abraciclo a intensão de já harmonizar nessa proposta com essa regulamentação. Sugere-se, portanto, adotar o cronograma de implantação similar à fase Euro 5: janeiro de 2020 para novas motos, e janeiro de 2021 para todas as motos, compatibilizando as exigências da Promot M5 e o cronograma de atendimento com a Europa e Índia.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 1º - Alteradas as datas: Estabelecer os limites máximos de emissão de poluentes provenientes de motocicletas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, fase PROMOT M5, a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos, e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos, conforme Tabelas 1 e 2 do Anexo A desta Resolução. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo ambientalmente importante o controle dos motocicletas na medida em que representam atualmente importante segmento no setor de transportes motorizados. É fato que em um substancial número de municípios do país a frota de motocicletas é superior à das demais categorias de veículos. Art. 1º § único - Acrescentado: A emissão de compostos orgânicos passa a ser definida pelo HC_equivalente e NMHC_equivalente, definidos pelo potencial de formação de ozônio, conforme metodologia de cálculo a ser estabelecido pelo IBAMA até 30 de junho de 2018. Justificativa: as violações do padrão de qualidade do ar para ozônio nos grandes centros urbanos são muito elevadas. A inclusão do álcool não queimado no cálculo da emissão de gases de escapamento deve ser considerada urgentemente. O Ibama pode estabelecer rapidamente a metodologia de cálculo com base em procedimentos da agência ambiental dos EUA (US EPA) e diversos estudos publicados, dentre os quais o trabalho "Controle de Emissão de Compostos Orgânicos com base no Potencial de Formação de Ozônio" apresentado no SIMEA 2013, com foco nas condições observadas no Brasil.
----------------	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DA MEDIÇÃO DA EMISSÃO EVAPORATIVA

Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de-Açúcar - UNICA	O termo "Gasool A22" é uma notação antiquada que não deveria ser empregada em regulamentações, sendo recomendável a utilização de termos e definições estabelecidos pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP. A utilização da gasolina com 22% de etanol anidro como combustível de referência deveria ser revista. As necessidades atuais de combustíveis de elevada octanagem, para atingimento de maiores níveis de eficiência energética nos motores com ignição por centelha, aponta para a utilização mais intensiva de etanol em misturas com a gasolina. Pesquisas internacionais, desenvolvidas principalmente nos EUA, estão voltadas para o uso futuro de misturas de gasolina com cerca de 30% de etanol anidro. Portanto, considerando as tendências do mercado e realidade do Brasil, que utiliza desde 2015 em escala comercial a mistura com 27% de etanol anidro, é recomendável a adoção de gasolina de referência com um teor mínimo de 25% de etanol anidro.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	Art. 2º - Alteradas as datas: Estabelecer o limite máximo de emissão evaporativa de 1.500 mg/ensaio provenientes de motocicletas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos, e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo ambientalmente importante o controle dos motocicletas na medida em que representam atualmente importante segmento no setor de transportes motorizados. É fato que em um substancial número de municípios do país a frota de motocicletas é superior à das demais categorias de veículos. Art. 2º § 1º - Alterado:sendo permitido o uso de válvulas de segurança, desde que a pressão de alívio seja superior às que possam ocorrer em uso normal do veículo, devendo o valor dessa pressão ser informado pelo fabricante nos manuais de manutenção e do proprietário do veículo. Justificativa: a atuação das válvulas de segurança necessita ser controlada e conhecida para limitar a ocorrência de emissões atmosféricas indevidas. Art. 3º - Alteradas as datas: ... a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo ambientalmente importante o controle dos motocicletas na medida em que representam atualmente importante segmento no setor de transportes motorizados. É fato que em um substancial número de municípios do país a frota de motocicletas é superior à das demais categorias de veículos.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Pietro Adamo Sampaio Mendes	ANP	Substituir: "Art. 2 (...) (...) § 2º A determinação das emissões evaporativas nos veículos flex (conforme definido no Anexo I da Resolução CONAMA nº 418/2009) deverá ser realizada com Gasool A22 padrão (mistura de 78% de gasolina padrão e 22% de etanol anidro combustível de referência - EAR-volume/volume); e com EHR (Etanol hidratado de referência)." Por: "Art. 2 (...) (...) § 2º A determinação das emissões evaporativas nos veículos flex (conforme definido no Anexo I da Resolução CONAMA nº 418/2009) deverá ser realizada com gasolina C de referência e com etanol hidratado de referência (EHR), definidos conforme especificação da ANP." Conforme estabelecido pela Lei nº 9.478, de 06/08/1997, no inciso XVIII do art. 8º, é atribuição da ANP especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis. Nesse sentido, a exemplo do que ocorreu quando da publicação da Resolução ANP nº 21, de 02/07/2009, da Resolução ANP nº 40, de 24/12/2008, e da Resolução ANP nº 71, de 20/12/2011, a Agência avaliará e publicará em tempo adequado os regulamentos que estabeleçam as especificações do óleo diesel de referência, da gasolina de referência e do etanol combustível de referência para homologação dos veículos nas respectivas fases do Proconve/Promot. A definição de óleo diesel B7 de referência entrará em pauta nessas discussões, quando serão ouvidos pela ANP os produtores de óleo diesel, os produtores de biodiesel, a indústria automotiva e os órgãos ambientais.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 2º - Alteradas as datas: Estabelecer o limite máximo de emissão evaporativa de 1.500 mg/ensaio provenientes de motocicletas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos, e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo que a emissão de vapores de combustível pelos motocicletas é um dos fatores pouco controlados no Brasil. Art. 2º § 1º - Alterado:sendo permitido o uso de válvulas de segurança, desde que a pressão de alívio seja superior às que possam ocorrer em uso normal do veículo, devendo o valor dessa pressão ser informado pelo fabricante nos manuais de manutenção e do proprietário do veículo. Justificativa: a atuação das válvulas de segurança necessita ser controlada e conhecida para limitar a ocorrência de emissões atmosféricas indevidas. Art. 3º - Alteradas as datas: ... a partir de 1º de janeiro de 2021 para novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2023 para todos os modelos. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados, sendo ambientalmente importante o controle dos motocicletas na medida em que representam atualmente importante segmento no setor de transportes motorizados. É fato que em um substancial número de municípios do país a frota de motocicletas é superior à das demais categorias de veículos.
DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO DE EMISSÃO		
Nome	Instituição	Contribuição
Edson Orikassa	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	Criar capítulo de COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA Art. x. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará a gasolina padrão de referência (E22), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. Parágrafo 1º. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação da gasolina de referência da fase L6 conforme Resolução, ANP nº 21, de 2 de julho de 2009.
FREDERIC O GUILHERME DA COSTA KREMER	PETROBRAS	Criar capítulo de COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA Art. x. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará a gasolina padrão de referência (E22), em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993. § 1. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação da gasolina de referência da fase L6 conforme Resolução, ANP nº 21, de 2 de julho de 2009. § 2. A mistura gasolina e etanol anidro de referência deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos em volume de etanol, conforme estabelecido no art. 9º da Lei nº 8.723, de 1993. Art. xx. Deverão ser consideradas, para fins de desenvolvimento e homologação, as especificações dos combustíveis de referência etanol hidratado de referência (EHR) segundo a Resolução ANP nº 16, de 17 de junho de 2008, respectivamente ou em legislação que venha substituí-las.

DOS FATORES DE DETERIORAÇÃO DAS EMISSÕES (FDs)

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	Art. 8º - Alterado os itens, conforme segue: a) Para ciclomotores a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 30.000 km e b) Para motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 80.000 km e c) Para motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 80.000 km e Justificativa: as distâncias originalmente propostas não atendem às características de uso desses veículos no Brasil, uma vez que, pelas suas características, os motocicletas têm utilização intensa no país, superior àquela verificada normalmente em países da União Europeia. Art. 8º § 1º - Alterado: o número de unidades que podem ter os Fatores de Deterioração pré-definidos seja reduzida de 10.000 unidades por ano para 5.000 unidades por ano. Também alterar o fator de deterioração FD de 1,3 para 2,4. Justificativa: limitar a quantidade de veículos com Fator de Deterioração desconhecido e adotar o valor 2,4 que corresponde à deterioração verificada nas estatísticas do Programa de Inspeção Veicular Ambiental do Município de São Paulo para 80.000 km. Art. 8º §5º - Acrescentado novo parágrafo: O IBAMA deverá atualizar os valores de FD pré-definidos nesta Resolução com base em estudos estatísticos sobre a frota circulante de motocicletas que mostrarem tendências diferentes para o valor calculado para 80.000 km. Justificativa: A implantação de Programas I/M e a realização de outros estudos sobre a frota circulante poderão fornecer subsídios valiosos para a verificação e atualização dos valores para FD. Art. 9º §1º - Alterado: O OBD M será exigido nas mesmas datas de introdução dos novos limites de emissão de escapamento e emissão evaporativa, como parte dos requisitos de homologação. Art. 9º §2º - Alterado: O OBD M deverá ser capaz de registrar todas as informações de falha, realização de manutenções e reparos e suas respectivas datas e períodos de ocorrência, que devem ficar armazenados e facultados, sem códigos de bloqueio ou encriptação. Art. 9º §3º - Alterado: O OBD M deverá ser padronizado conforme a Norma ISO 15031 para os conectores, códigos de falhas, serviços de diagnose, protocolos de comunicação, descarga de parâmetros de gerenciamento do motor, entre outros, e monitorar o motor para assegurar o atendimento às seguintes exigências:
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 8º - Alterar os itens "a", "b" e "c" definindo a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs como 80.000 km para todos os casos Justificativa: as distâncias propostas são muito inferior às características de uso desses veículos no Brasil. Art. 8º § 1º - alterar o fator de deterioração utilizando o valor médio da frota atual : FD de 1,3 para "FD de 2,4". Justificativa: limitar a quantidade de veículos com Fator de Deterioração desconhecido e adotar o valor 2,4 que corresponde à deterioração verificada nas estatísticas do Programa de Inspeção Veicular Ambiental do Município de São Paulo para 80.000 km. Art. 8º §5º - Acrescentado novo parágrafo: O IBAMA deverá atualizar os valores de FD pré-definidos nesta Resolução com base em estudos estatísticos sobre a frota circulante de motocicletas que mostrarem tendências diferentes para o valor calculado para 80.000 km. Justificativa: A implantação de Programas I/M e a realização de outros estudos sobre a frota circulante poderão fornecer subsídios valiosos para a verificação e atualização dos valores para FD.

SISTEMA DE DIAGNÓSTICO DE BORDO - OBD

Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de-Açúcar - UNICA	Definir que os sistemas de diagnose a bordo, definidos no Artigo 17, devem ser capazes de registrar o uso de etanol e de gasolina, bem como as respectivas autonomias obtidas com esses combustíveis, para fins de registro da eficiência energética dos veículos.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	Limites de emissão para o sistema OBD Ano CONMHCEqNOxMP1Evaporativas 2021190025030050 Indicar Falhas operacionais Art. 9º §4º - Alterado: O IBAMA publicará procedimento adaptando para os novos limites e requisitos a legislação existente que contempla as exigências dos sistemas de diagnóstico de bordo, até 31 de dezembro de 2019. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados. As funções do OBD devem ser implantadas juntamente com os limites de emissão de OBD a serem monitorados e os parâmetros de gerenciamento devem estar disponíveis para monitoramento do comportamento do motor durante os ensaios de homologação, verificação e auditoria.
SERGIO MARTINS DE OLIVEIRA	ABRACICLO	Correção do texto - retirado o número "1" da expressão OBD M ao final do texto "Art. 9º Estabelecer, a partir da fase PROMOT M5 a obrigatoriedade da incorporação de sistemas de auto diagnose de bordo das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões, dotados de indicadores de falhas ao motorista e protocolos de comunicação para inspeção do veículo, denominados OBD M." Ausência do artigo 10
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 9º §1º - Alterado: O OBD M será exigido nas mesmas datas de introdução dos novos limites de emissão de escapamento e emissão evaporativa, como parte dos requisitos de homologação. Art. 9º §2º - Alterado: O OBD M deverá ser capaz de registrar todas as informações de falha, realização de manutenções e reparos e suas respectivas datas e períodos de ocorrência, que devem ficar armazenados e facultados, sem códigos de bloqueio ou criptação. Art. 9º §3º - Alterado: O OBD M deverá ser padronizado conforme a Norma ISO 15031 para os conectores, códigos de falhas, serviços de diagnose, protocolos de comunicação, descarga de parâmetros de gerenciamento do motor, entre outros, e monitorar o motor para assegurar o atendimento às seguintes exigências: Justificativa: O controle por OBD estabelecido por fases nos veículos leves e pesados mostrou que esta estratégia tem utilidade muito reduzida para o controle ambiental, por não produzir as informações necessárias à fiscalização de emissões ou trazê-las de forma incompleta ou inadequada. Limites de emissão para o sistema OBD Ano: 2021; CO: 1900; NMHCeq: 250; NOx: 300; MP1: 50; Evaporativas: Indicar Falhas operacionais. Art. 9º §4º - Alterado: O IBAMA publicará procedimento adaptando para os novos limites e requisitos a legislação existente que contempla as exigências dos sistemas de diagnóstico de bordo, até 31 de dezembro de 2019. Justificativa: Os prazos originalmente propostos são demasiadamente longos e não foram justificados. As funções do OBD devem ser implantadas juntamente com os limites de emissão de OBD a serem monitorados e os parâmetros de gerenciamento devem estar disponíveis para monitoramento do comportamento do motor durante os ensaios de homologação, verificação e auditoria.

DOS RELATÓRIOS DE VALORES DE EMISSÃO DA PRODUÇÃO (RVEP)

Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	AFEEVAS	Art. 12 – Alterado: O § 1º do Art. 11 da Resolução CONAMA nº 432/2011 passa a vigorar com a seguinte redação: “..... § 1º A cada início de semestre, o fabricante ou importador representante deverá fornecer ao IBAMA, em um prazo de trinta dias, o RVEP relativo ao semestre imediatamente anterior, com os valores de emissão obtidos de CO, NOx, MP e THC.” Art. 12 § único – Acrescentado: O órgão ambiental poderá solicitar a medição de todos os compostos necessários e o cálculo da emissão de NMHC equivalente em complemento às de THC se houver suspeitas de desvios específicos. Justificativa: Para efeito de controle de produção a emissão de THC é suficiente para revelar alterações da produção que comprometam a emissões de NMHC, etanol não queimado e aldeídos, se forem comparados aos valores reais de THC constantes do processo de certificação do modelo em questão. Evita-se desta forma a necessidade de ensaios de cromatografia, mais demorados e custosos, que podem ser requeridos em casos específicos.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

carmen araujo	International Council on Clean Transportation- ICCT	Indicar a utilização de combustível de referência para a obtenção de dados do RVEP.
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	Art. 12 – Alterado: O § 1º do Art. 11 da Resolução CONAMA nº 432/2011 passa a vigorar com a seguinte redação: “.....§ 1º A cada início de semestre, o fabricante ou importador representante deverá fornecer ao IBAMA, em um prazo de trinta dias, o RVEP relativo ao semestre imediatamente anterior, com os valores de emissão obtidos de CO, NOx, MP e THC.....” Art. 12 §1º – Acrescentado: Para o acompanhamento e controle de produção o fabricante poderá optar por medir apenas a emissão de THC que deverá ser comparada com o valor máximo de referência específico deste poluente para cada modelo de veículo, definido pela razão entre o limite de NMHC aplicável e os valores certificados de NMHC_equivalente multiplicada pelo valor certificado de THC. Art. 12 §2º – Acrescentado: Adicionado: Em caso de não atendimento do valor de referência de THC definido acima, o mesmo veículo deverá ser submetido aos ensaios novamente, sem qualquer ajuste, correção, ou manutenção, com as medições completas de metano, etanol e aldeídos para o confronto da emissão de NMHC_equivalente. Art. 12 §3º – Acrescentado: O órgão ambiental poderá solicitar a medição de todos os compostos necessários e o cálculo da emissão de NMHC equivalente em complemento às de THC se houver suspeitas de desvios específicos. Justificativa: Para efeito de controle de produção a emissão de THC é suficiente para revelar alterações da produção que comprometam a emissões de NMHC, etanol não queimado e aldeídos, se forem comparados aos valores reais de THC constantes do processo de certificação do modelo em questão. Evita-se desta forma a necessidade de ensaios de cromatografia, mais demorados e custosos, que podem ser requeridos em casos específicos.
DA EMISSÃO DE RUÍDO VEICULAR		
Nome	Instituição	Contribuição
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Apesar da emissão de ruído por motocicletas ser frequentemente motivo de queixa da população, sendo percebida como excessiva, a proposta não introduz novas exigências de controle de ruído. Assim, propõe-se a introdução de novo artigo exigindo: Redução de 3 dB(A) para todos os valores atualmente vigentes. Os novos valores deverão ser implementados a partir de 1 de janeiro de 2021 para os novos modelos e a partir de 2023 para todos os modelos. Também se propõe a introdução de outro Artigo com o seguinte texto: Art. XX – Fica proibido o uso de qualquer dispositivo ou de qualquer procedimento que altere o valor de intensidade sonora do veículo novo além dos limites estabelecidos nesta resolução. Justificativa: A questão do ruído excessivo gerado pelos motocicletas atuais precisa ser controlada com mais efetividade visto que tal como a poluição do ar, a poluição sonora impacta negativamente o bem-estar e a saúde da população. Art. 14 – Alterar: Substituir a referência à norma ABNT NBR 9714/2000 pela Instrução Normativa IBAMA 06/2010. Justificativa: A IN 06/2010 aprimora a norma NBR 9714 e tem a vantagem de poder substituí-la na inspeção de veículos em Programas I/M, assegurando o mesmo resultado à fiscalização, porém com maior rigor no controle operacional, eliminação de subjetividade do operador e oportunidade para negligência ou mesmo fraude e confere produtividade 50% superior aos centros de inspeção, tendo sido utilizada no Programa I/M paulistano com excelentes resultados.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>Apesar da emissão de ruído por motocicletas ser frequentemente motivo de queixa da população, sendo percebida como excessiva, a proposta não introduz novas exigências de controle de ruído. Assim, propõe-se a introdução de novo artigo exigindo:</p> <p>Redução de 3 dB(A) para todos os valores atualmente vigentes. Os novos valores deverão ser implementados a partir de 1 de janeiro de 2021 para os novos modelos e a partir de 2023 para todos os modelos. Também se propõe a introdução de outro Artigo com o seguinte texto:</p> <p>Art. XX – Fica proibido o uso de qualquer dispositivo ou de qualquer procedimento que altere o valor de intensidade sonora do veículo novo além dos limites estabelecidos nesta resolução.</p> <p>Justificativa: A questão do ruído excessivo gerado pelos motocicletas atuais precisa ser controlada com mais efetividade visto que tal como a poluição do ar, a poluição sonora impacta negativamente o bem-estar e a saúde da população. Art. 14 – Alterar: Substituir a referência à norma ABNT NBR 9714/2000 pela Instrução Normativa IBAMA 06/2010. Justificativa: A IN 06/2010 aprimora a norma NBR 9714 e tem a vantagem de poder substituí-la na inspeção de veículos em Programas I/M, assegurando o mesmo resultado à fiscalização, porém com maior rigor no controle operacional, eliminação de subjetividade do operador e oportunidade para negligência ou mesmo fraude e confere produtividade 50% superior aos centros de inspeção, tendo sido utilizada no Programa I/M paulistano com excelentes resultados.</p>
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS		
Nome	Instituição	Contribuição
Alfred Szwarc	União da Indústria da Cana-de-Açúcar - UNICA	Considerando os benefícios ambientais amplamente conhecidos do etanol, especialmente quanto ao ciclo de vida do gás carbônico(CO2), definido como do campo à roda do veículo, é preciso que a proposta estabeleça que a emissão de CO2 gerado pela combustão de etanol não será computada na emissão total deste gás para fins de regulamentação de gases de efeito estufa ou de etiquetagem veicular. Essa abordagem incentiva calibrações de motores nos motocicletas Flex que tornem o uso do etanol mais eficiente em relação às alternativas fósseis.
Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da America do Sul	AFEEVAS	Art. YY – Acrescentado novo artigo: Os óleos lubrificantes utilizados nos ensaios para obtenção do Fator de Deterioração e nos ensaios de homologação da conformidade de emissões e de ruído, e os períodos de troca de óleo, devem ser os mesmos que os recomendados pelo fabricante do veículo como obrigatórios para o uso normal. Justificativa: o uso de procedimentos e óleos especiais nos ensaios para obtenção do FD pode resultar em valores não representativos do uso normal do veículo. Acrescentar nesta Resolução os Artigos 16 e 17 da Resolução Conama 297 de 2002. Justificativa: reforçar a necessidade de informação ao público sobre dados de interesse geral.
SERGIO MARTINS DE OLIVEIRA	ABRACICLO	Observamos que o antigo art. 15, que tratava das dispensas de LCM com vendas anuais até 100 unidades foi removido, porém ainda temos situação específica que precisa ser contemplada, como é o caso dos veículos experimentais e de uso off-road. Em ocasião anterior, fomos informados que essa alteração será discutida posteriormente e ajustada através de INSTRUÇÃO NORMATIVA. No art. 19, § 1º sugerimos apenas a alteração da ordem do parágrafo para melhor interpretação, uma vez que planos de reparo em caso de recall já seguem os critérios estabelecidos pelo DPDC.

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

carmen araujo	International Council on Clean Transportation- ICCT	<p>Outras recomendações: Gases de efeito estufa Sugere-se a inclusão nessa proposta uma referência ao controle de gases de efeito estufa, à semelhança do proposto para veículos leves e pesados. Deve-se iniciar com a coleta e divulgação de dados de emissões de CO2, obtidos nos ensaios de homologação e produção. É importante que a divulgação de dados inclua os volumes de vendas de modelos, dado informado nos RVEPs, a serem gerados com a Promot M5. Publicidade de dados Deve ser incluído nessa resolução um artigo específico exigindo a publicidade dos resultados dos ensaios de homologação e dos relatórios de valores de emissão de produção (RVEP), além das futuras medições em condições reais de uso. O acesso a essas informações já é garantido pela legislação ambiental do país, e a inclusão detalharia mais a forma dessa divulgação. Essa disponibilização poderia ajudar a formulação e avaliação de políticas públicas relacionadas ao controle da poluição e a eficiência energética e redução de GEE, por exemplo. A informação é um instrumento indispensável para o gestor público, visto que, sem dados precisos, confiáveis e sistematizados, não é possível elaborar diagnósticos confiáveis ou planejar e implementar políticas e ações prioritárias. A divulgação de dados pode estimular e viabilizar estudos e análises nas universidades, ou por entidades especializadas, que só vem a somar para o aperfeiçoamento do Proconve e de outras políticas associadas. Ademais, a avaliação e o aperfeiçoamento da gestão dependem da produção de dados objetivos que retratem os efeitos das políticas e projetos implantados. A consolidação de um modelo de gestão democrático exige que as informações ambientais produzidas sejam sistematizadas e colocadas à disposição de toda sociedade. O acesso à informação é um dos mais importantes pressupostos da participação social na gestão do meio ambiente, uma vez que permite aos cidadãos tomarem consciência dos riscos a que estão submetidos e terem capacidade de articular seus interesses dentro dos processos de deliberação e gestão ambiental.</p>
Fábio Feldmann	Fábio Feldmann	<p>ART XX – Adicionar: as exigências desta Resolução têm o objetivo fundamental de proteger o meio ambiente e a saúde pública contra o excesso de emissões de poluentes e a conformidade ambiental dos veículos e motores deve ser comprovada segundo os procedimentos estabelecidos, que visam reproduzir em laboratório as condições de funcionamento representativas do uso normal dos veículos. §1º - Adicionar: Comportamentos do veículo ou de seus sistemas de controle que forem detectados em tráfego real sistematicamente diferentes dos verificados em condições de laboratório serão considerados como indicadores de desconformidade com esta Resolução. §2º - Adicionar: A identificação de tais comportamentos poderá ser indicada pelas estatísticas levantadas nos programas de I/M ou por sensoriamento remoto e comprovada de forma mais detalhada por ensaios de laboratório e RDE realizados em condições estatisticamente representativas das condições de tráfego e das estabelecidas nesta Resolução. Art. YY – Acrescentado novo artigo: Os óleos lubrificantes utilizados nos ensaios para obtenção do Fator de Deterioração e nos ensaios de homologação da conformidade de emissões e de ruído, e os períodos de troca de óleo, devem ser os mesmos que os recomendados pelo fabricante do veículo como obrigatórios para o uso normal. Justificativa: o uso de procedimentos e óleos especiais nos ensaios para obtenção do FD pode resultar em valores não representativos do uso normal do veículo. Acrescentar nesta Resolução os Artigos 16 e 17 da Resolução Conama 297 de 2002. Justificativa: reforçar a necessidade de informação ao público sobre dados de interesse geral.</p>
ANEXO		
Nome	Instituição	Contribuição

Consulta Pública IBAMA - Novas fases PROCONVE/PROMOT

<p>Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul</p>	<p>AFEEVAS</p>	<p>Tabela 1 - Eliminar a nota 3 e o limite de aldeídos igual a 30 mg/km para todos os motocicletos. Justificativa: A emissão de aldeídos de motos M3 Flex abastecidas com etanol já era praticamente de 30mg/km, conforme reportado no trabalho “Medição da Emissão de Aldeídos e Álcool Não Queimado em Motocicletas Operando nos Ciclos WMTC e ECE R40”, apresentado no SIMEA em 2014. Não se justifica manter este nível por mais de dez anos, como está na proposta original. Tabela 2 - Acrescentar notas: (1)As concentrações de CO e HC referem-se aos valores corrigidos pelo fator de diluição, como definido e especificado na Resolução 418/2009. (2)O fator de diluição deve ser inferior a 2,5” Justificativa: A diluição dos gases é um fator imprescindível para caracterizar a emissão real nos motores de 1 cilindro. Está limitada a 2,5 pela Resolução 418/2009 para veículos em uso e deve ser respeitada nos motores novos e no processo de certificação, bem como a sua utilização para corrigir os valores medidos nessa oportunidade que servirão de referência para os programas I/M.</p>
<p>Fábio Feldmann</p>	<p>Fábio Feldmann</p>	<p>Tabela 1 - Eliminar a nota 3 e o limite de aldeídos igual a 30 mg/km para todos os motocicletos. Justificativa: A emissão de aldeídos de motos M3 Flex abastecidas com etanol já era praticamente de 30mg/km, conforme reportado no trabalho “Medição da Emissão de Aldeídos e Álcool Não Queimado em Motocicletas Operando nos Ciclos WMTC e ECE R40”, apresentado no SIMEA em 2014. Não se justifica manter este nível por mais de dez anos, como está na proposta original. Tabela 2 - Acrescentar notas: (1) As concentrações de CO e HC referem-se aos valores corrigidos pelo fator de diluição, como definido e especificado na Resolução 418/2009. (2) O fator de diluição deve ser inferior a 2,5” Justificativa: A diluição dos gases é um fator imprescindível para caracterizar a emissão real nos motores de 1 cilindro. Está limitada a 2,5 pela Resolução 418/2009 apenas para veículos em uso e deve ser respeitada nos motores novos e no processo de certificação, bem como a sua utilização para corrigir os valores medidos nessa oportunidade que servirão de referência para os programas I/M.</p>