
ATA DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO TÉCNICA DE EMISSÕES DE VEÍCULOS PESADOS EM 2019

DATA: 09 de abril de 2019
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 07 de maio de 2019 – 09h – 12h e 13:30h – 16h – Sede da AEA

Coordenador: Tadeu C. Cordeiro de Melo (PETROBRAS)
Vice Coordenador: Marcos Y. Tabuti (MAN)

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alessandro Depetris	CNH/IVECO
Andre Bacco (SKYPE)	VOLVO
Carmen Araujo (SKYPE)	INDIVIDUAL
Célio Pereira (SKYPE)	GB Automotive Ltda
Daniel Pereira	SCANIA
Dennys G. Santi	CUMMINS
Eduardo Nogueira Dias	BASF
Eduardo R. Oliveira	CUMMINS
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fábio Silva	MBBras
Gabriel Amadei	CORNING BRASIL
Homero Carvalho	CETESB
Leonardo Costa (SKYPE)	IAV/INDIVIDUAL
Marcio H. Leme Maia	SCANIA
Nikolas Penof	TCA-HORIBA
Patricia de Bem	VOLVO
Paulo Jorge Santo Antonio	MBBras
Renato Storti Lotto	SCANIA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Octavian Rusu	NAPRO
---------------	-------

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1. Leitura da Ata da reunião anterior

Foi feita a leitura da ata da reunião anterior sem nenhuma ressalva ou alteração.

2.2. Eleição do novo Vice-Coordenador

Foi realizada a eleição do novo vice-coordenador da comissão técnica e o Sr. Marcos Y. Tabuti se voluntariou para exercer o cargo. O Sr. Marcos foi eleito por unanimidade.

2.3. Definição do Nível da Norma R49.06 para execução da IN

Em discussão concluiu-se que o programa PROCONVE P8 contempla somente até o suplemento 4 da norma europeia R49.06. O suplemento 5 já integra o nível “d” para OBD enquanto o PROCONVE P8 leva em consideração somente o nível “c”.

O Sr. Paulo Jorge explicou que o nível “d” da norma europeia R49.06 solicita a medição de número de partículas em condições de tráfego real, que não é uma exigência do PROCONVE P8. Os suplementos 5 e 6 não serão considerados no desenvolvimento da IN (Instrução Normativa) por parte desta comissão mesmo que o PROCONVE P8 apresente o termo “atual” ao descrever a norma R49.06.

Sr. Fábio Silva possui a versão da norma com o suplemento 4 consolidada em inglês e irá compartilhar o documento em formatos .doc e .xls com os demais membros da comissão.

Sr. Daniel Pereira sugeriu que se avalie os suplementos 5 e 6 para verificar se há correções corretivas que devam ser integradas, apesar de congelada a norma até o suplemento 4.

2.4. Instrução Normativa – Ensaios em Condições Reais

Sr. Paulo Jorge retomou questão da definição do veículo equipado com motor de configuração mestre. Para cada família de motores deverão ser executados os devidos testes em condições de tráfego real, porém, é discutido o caso onde um mesmo mestre de motor é aplicado em veículos de classificação diferentes como ônibus e caminhão, por exemplo.

Segundo o Sr. Paulo Jorge, na Europa não há definição para tal situação e cada caso deve ser acordado com o órgão certificador.

O entendimento desta comissão é que será esclarecido dentro da IN que o motor mestre será definido conforme ABNT: NBR – ISO 16185, sendo este o motor que será testemunhado. Este ponto será validado na próxima reunião após conferência do Sr. Homero Carvalho.

Sr. Dennys Santi levantou um questionamento sobre uma situação onde um mesmo motor é fornecido para outros três fabricantes. O entendimento desta comissão é que pode ser adotado o mesmo processo praticado na Europa, realizando o teste com um protótipo.

Sr. Paulo Jorge se propõe a trazer uma proposta na próxima reunião, sugerindo que no tráfego real se utilize só o motor mestre com um veículo a critério do fabricante, de forma que na homologação se utiliza somente um protótipo.

Sobre a utilização de combustível de referência ou comercial para a execução dos testes em condições de tráfego reais, esta comissão entende que o tipo de combustível a ser utilizado no teste fique à critério do fabricante, podendo ser tanto o de referência quanto comercial.

Na IN serão inseridos os parâmetros que de fato deverão ser verificados. Sr. André Bacco se propõe a compilar as informações e fornecê-las na próxima reunião com uma proposta consolidada deverá ser apresentada ao IBAMA. O objetivo é informar os parâmetros “velocidade média” e “partida à frio”, mas não que sejam verificados, uma vez que são referentes ao nível “d”.

Esta comissão entende que poderá ser utilizado qualquer software, validado, para cálculo e tratamento de dados desde que sejam seguidos os critérios e metodologias definidos pela normativa. O software e a versão utilizados para tal devem ser informados junto aos parâmetros de homologação. Este parâmetro será inserido na proposta desenvolvida pelo Sr. André Bacco.

2.5. Instrução Normativa – ISC

Sr. André Bacco explicou que os testes de ISC devem se manter ao longo de toda vida útil do veículo e, caso o produtor cancele a produção do veículo, o acompanhamento deve ocorrer por, no mínimo, mais cinco anos após o término da produção, sob solicitação do fabricante.

Esta comissão entende que será necessário um alinhamento das informações do parágrafo 1º do art. 13º com a informação contida no art. 6º da mesma resolução. O Sr. Eduardo irá avaliar a questão e proporá uma abordagem para transcrição deste tópico.

2.6. Outros Assuntos

Na próxima reunião o coordenador Sr. Tadeu Mello irá reportar as conversas com a ABNT sobre a formatação da IN.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 07 de maio de 2019
HORÁRIO: 09h00 – 12h (Emissões de Veículos Pesados)
13:30h – 16:30h (GT de OBD e AES- Pesados)
LOCAL: Sede da AEA.

PAUTA:

- Início da digitação da IN (Instrução Normativa) para realização de testes em condições de tráfego reais;
- Continuação dos trabalhos de elaboração de IN para Emissões ISC;
- Eleição do coordenador do GT para tratar de questões do OBD e AES;
- Continuação dos trabalhos de elaboração de IN para OBD e AES;
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Nícolas R. Penof.