

ATA DA 07ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2019

DATA: 14 de junho de 2019 (Sexta-feira).
HORÁRIO: 09h30
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO 25 de junho de 2019 – às 09h30 - Sede da AEA

Coordenador: **Renato Linke** (CETESB)
Vice-Coordenadora: **Michele K. Gansauskas** (TOYOTA)

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alexandre Sampaio (Skype)	MAGNETI MARELLI
Alexsander Lopes (Skype)	BOSCH
Carla Ghirotti Sousa	HPE
Djeymes Peressim (Skype)	DEPLHI
Edgar Y. Gushiken	PSA
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo R. Ebeling	VWB
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando C. Barros	VOLKSWAGEN
Fernando Sarracini	FORD
Gladson Barchi (Skype)	BASF
Herman Klein	ETAS
Ingrid Rubin	PSA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Lucas Burkart	BMW
Mario Reis Pinto	MBBRAS
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Renan Saad	RENAULT
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA
Oscar Javier Duque (Skype)	FEV
Oswaldo Mendes França Jr. (Skype)	CONTINENTAL
Ricardo Fernandes de Souza (Skype)	CAOCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Fabio Luis Madeira
Rogerio Craveiro

BORGWARNER
GMB

2. EXPEDIENTE

- 2.1. A ata da reunião anterior foi lida e aprovada sem ressalvas.
- 2.2. Os participantes questionaram se houve um aceite oficial do IBAMA referente à carta que foi enviada pela AEA contendo a justificativa e a alternativa do PID 0x93 ao atendimento do §4º do Artigo 18 da Resolução CONAMA nº 492/2018. O Sr. Renato Linke explicou que o argumento foi aceito pela coordenação do PROCONVE no IBAMA durante as reuniões de alinhamento entre as entidades, e o documento com a justificativa e a alternativa solicitada foi enviada.

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Monitores e phase in para veículos com ignição por centelha:

A Sra. Michele apresentou uma proposta de texto para a justificativa sobre a tabela dos novos monitores para veículos com ignição por centelha e sobre o AECS, conforme solicitado na reunião de alinhamento entre IBAMA e AEA. O GT discutiu o material e fez melhorias no texto. Sobre o critério para determinar os limites da faixa de combustível E19-E30, os participantes decidiram por alterar o termo da faixa 'E19-E30' pelo termo 'gasolina' e 'E90-E100' por 'etanol', assim, o critério de faixa de tolerância aceitável de cada sistema da porcentagem de etanol na gasolina tipo C pode ser discutido em mais detalhes posteriormente. Com isto, GT aprovou o conteúdo da carta a ser encaminhada ao IBAMA nos próximos dias. O documento será distribuído junto com esta ata.

Foi informado que o *petit committee* encarregado de elaborar uma proposta de texto da Instrução Normativa do OBD BR3 já realizou 3 reuniões e continua o trabalho de consolidação de todas as regulamentações referentes ao OBD BR Otto e inclusão dos novos monitores acordados.

3.2. Certificação de OBD para veículos com baixo volume de vendas:

Nas regulamentações brasileiras atuais sobre OBD, tanto para veículos com ignição por centelha, como para veículos com motorização Diesel, está previsto um critério específico para a homologação para veículos com baixo volume de vendas, conforme abaixo:

Instrução normativa IBAMA 24/2009:

“Art. 9º Para a homologação do sistema OBDBr-2 de veículos importados cujos lotes de importação sejam de até um mil (1.000) unidades por semestre por configuração, incluindo suas extensões, serão aceitos os certificados de homologação do sistema de diagnose de bordo segundo a legislação em vigor dos Estados Unidos da América ou da União Europeia, emitida por organismo oficial destes ou do país de origem dos veículos.

§1º A configuração do veículo é definida pelo item 4, Anexo 1, da Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986, e pela NBR 8833.

§2º É permitido ao fabricante adequar o funcionamento do sistema OBD de forma a compatibilizá-lo às condições e legislação locais.

§3º O agente homologador, em caso de dúvidas, poderá requisitar ensaios de comprovação de funcionamento do sistema de diagnose de bordo a serem realizados no país ou no exterior, bem como a documentação técnica referente ao processo de homologação realizado no exterior.”

Os participantes reforçaram a necessidade de se esclarecer como será este critério para o OBD Br3, uma vez que é essencial e crítico para o correto planejamento do *line up* das empresas.

As legislações internacionais atuais de OBD estabelecem requisitos avançados preveem um adequado monitoramento do OBD, e estas também podem vir a evoluir e se tornar ainda mais robustas, não havendo prejuízo ambiental se aplicadas à modelos com baixo volume de vendas no Brasil. A regulamentação de OBD da China evoluiu recentemente, baseada na americana, e poderia ser incluída como possibilidade para a homologação de sistemas OBD Br3 para veículos com baixo volume de vendas.

O critério atual é de “1.000 unidades por semestre por configuração, incluindo suas extensões”, porém, a aplicação do conceito de configuração sofreu alterações ao longo do tempo. Antigamente havia menos configurações, com mais extensões dentro da mesma família. Hoje, por causa das novas regulamentações de consumo de combustível, existem mais divisões de configuração. Por isto, o Sr. Linke comentou a necessidade de se atualizar este critério, e sugeriu fazer a limitação por família de OBD com até 15.000 unidades por ano, o que seria um critério similar à durabilidade.

O critério atual é aplicável apenas para veículos importados, no entanto, devido a questões de isonomia, este poderia ser estendido para veículos nacionais no OBD BR3.

O Sr. Linke solicitou que a empresas investiguem como os Estados Unidos e União Europeia agem em relação à certificação do OBD de modelos com baixo volume de vendas, e avaliem a proposta de critério de limitação de 15.000 unidades por ano por família de OBD. Este assunto será discutido na próxima reunião do GT, e os coordenadores irão consultar o IBAMA na reunião de alinhamento de julho.

3.3. Limites de OBD para veículos leves com ignição por centelha:

O Sr. Eduardo Ebeling explicou novamente a proposta para os fatores de limites do OBD Br3 para veículos com ignição por centelha que foi apresentada na reunião anterior. A principal preocupação é em relação ao limite para o NMOG+NOx.

A Sra. Ingrid ressaltou a importância de se definir os valores dos limites do OBD em curto prazo, a fim de permitir o desenvolvimento e calibração do sistema.

O GT irá discutir e tentar consolidar uma proposta preliminar para os valores dos limites na próxima reunião.

3.4. Monitores e phase in para veículos leves com motores à Diesel:

O Sr. Oscar apresentou um comparativo detalhado sobre os monitores e modos de falhas requeridos pelas legislações de OBD Diesel da União Europeia, China, Estados Unidos e Brasil. A China recentemente estabeleceu regulamentação de OBD robusta, com base na norte americana. O material será distribuído junto com esta ata.

O Sr. Oswaldo comentou que, na legislação da União Europeia, pode-se comprovar que a falha não ultrapassa o limite de OBD, e neste caso não é preciso monitorá-la. Com exceção dos itens do pós-tratamento, que mesmo dentro do limite legal devem ser monitorados.

O Sr. Linke opinou que em 2022 o OBD Br3 deve atender no mínimo o OBD europeu, e em 2025 deve ser incluído os itens pertinentes com base na regulamentação americana.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 25 de junho de 2019

HORÁRIO: 09h30

LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – SP.

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Discussão do art. da IN 24/2009, sobre certificado de OBD americano ou europeu para veículos com baixo volume de vendas.
- Discussão dos limites de OBD para veículos leves com ignição por centelha.
- Discussão dos monitores para veículos leves a Diesel.

ANEXO:

- 2019 06 14_Justificativa para Monitores do OBD Br3 e AECS
- 2019 06 14_Diesel OBD_FEV

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas e Renato Linke