

---

## ATA DA 6ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO OBD E AES PESADOS EM 2019

---

DATA: 6 de Agosto de 2019  
HORÁRIO: 14h30  
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

**PRÓXIMA REUNIÃO: 26 de agosto de 2019 –13:00h às 16h – Sede da AEA**

Coordenador: Renan M. Panteri (MBBras)

### 1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

#### 1.1. PRESENTES

Alessandro Depetris	CNH/IVECO
Andre Bacco	VOLVO
Daniel R. Pereira	SCANIA
Eduardo Nogueira Dias	BASF
Eduardo R. Oliveira	CUMMINS
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fabiano Barbosa (Skype)	VWCO
Fernando José Ricarelli	CETESB
Homero Carvalho	CETESB
Marcos Tabuti	VWCO
Mauro Turk Rocha	PETROBRAS
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Paulo Jorge Santo Antonio	MBBras
Rafael Manfredi	IAV
Renan Panteri	MBBras
Renato Storti Lotto	SCANIA
Tadeu Cordeiro de Melo	PETROBRAS
Thalles R. Duarte da Trindade (Skype)	CAOA
Thilo Achim Beranek	GB Automotive
Tulio Cruz	DAFTRUCKS

#### 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Patricia Bem VOLVO

1

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA AUTOMOTIVA**  
R. Salvador Correa, 80 - Aclimação - 04109-070 - São Paulo - SP  
Telefone (11) 5908-4043 / FAX (11) 5908-4047  
e-mail: [comtec@aea.org.br](mailto:comtec@aea.org.br) / [www.aea.org.br](http://www.aea.org.br)

## 2. EXPEDIENTE

2.1 – Leitura e aprovação da ata da reunião anterior.

## 3. ASSUNTOS TRATADOS

### 3.1. **Comprovação do funcionamento do AES:**

Posicionamento institucional da CETESB foi apresentado pelo Sr. Fernando. A posição é que de acordo com a resolução CONAMA Nº 490 Art. 3º, a comprovação do funcionamento do AES deverá ser realizada conforme os seguintes argumentos:

1 “Segundo a ACEA, não é demandado pela ECE R49.06 a demonstração da ativação do AES, adicionalmente não é possível simular a ativação do AES durante a certificação do veículo devido a ativação acontecer apenas em condições extremas de operação. Segundo a ACEA, o AES não poder ser usado como justificativa em uma possível reprovação em um teste de certificação (bancada ou PEMS)”. Opinião da CETESB: Ok. Os ensaios tanto em dinamômetro quanto RDE propositalmente não simulam condições extremas, ao contrário, as evitam. Assim, não pode haver identificação de ativação nesses ensaios.

2-“Segundo a ACEA a ativação do AES não gera registro, impossibilitando a rastreabilidade”. Opinião CETESB: A Res. Conama 490/18 em seu artigo 3º diz: “Os parâmetros elencados para atender ao caput deste artigo deverão ser disponibilizados para o rastreamento durante o funcionamento do veículo em qualquer condição”. Assim, independente do que diz a ACEA, deve-se seguir o que foi determinado pelo CONAMA, vale lembrar com a participação da indústria, que votou a favor desse artigo também. Embora durante os ensaios de homologação não possa ser detectada a entrada de um AES, ela deve ser passível de ser detectada tanto em um ensaio específico em um veículo que o submeta a condição extrema, quanto estar registrada para verificação a qualquer tempo em uma ação de avaliação da conformidade.

Sugestão da CETESB: Como os fabricantes afirmam (em desalinho com que afirmaram a Câmara técnica do CONAMA) que não é possível fazer isso, essa questão deve ser encaminhada ao Ibama. Adicionalmente o interessado pode pedir por meio de sua representação no Conama que essa questão seja revista. A AEA não pode determinar procedimento que infrinja a resolução do CONAMA.

Não houve consenso do grupo sobre o próximo passo. Assunto deverá ser discutido na próxima reunião.

### 3.2. **Proposta de IN**

Em reunião com IBAMA, foi confirmada a possibilidade de se referenciar a norma UN ECE R49.06 na IN. O IBAMA deixou por conta deste grupo a escolha de se incluir traduções “ipsis litteris” da R49.06 e incluir na IN ou apenas referenciar a mesma. Sugestão do grupo é focar no corpo da IN e avaliar posteriormente qual caminho será seguido.

### 3.3. **§ 3º. Art.10 da Res. CONAMA Nº 490 de 16/11/2018:**

Foi apresentado pelo Sr. Eduardo CUMMINS, a diferença entre os protocolos PID 93 e DM39. Foi confirmado pelo Sr. Eduardo que o protocolo DM39 é compatível com qualquer ferramenta de escaneamento uma vez que é um protocolo aberto na rede CAN. Foi

2

concluído que ambos protocolos possuem as funções similares. O próximo passo é incluir ambos protocolos de comunicação na carta com justificativas que deverá ser entregue ao IBAMA, uma vez que é consenso do grupo a adição do DM39 como alternativa ao PID 93.

### **3.4 Carta justificativas técnicas IBAMA.**

Será necessário para cada item adicionado na IN, uma justificativa técnica junto ao IBAMA. Uma carta será entregue ao IBAMA englobando todas as justificativas. Sr. Paulo Jorge MBB irá preparar uma proposta de carta para a próxima reunião.

### **3.5 Leitura da proposta de IN**

Foi realizado ajustes na proposta de IN.

## **4. PRÓXIMA REUNIÃO**

**DATA:** 26 de Agosto de 2019  
**HORÁRIO:** 13h00 as 16h00  
**LOCAL:** Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

### **Pauta:**

1. Definição dos próximos passos referente a comprovação de funcionamento do AES.
2. Elaboração da carta com justificativas técnicas para o IBAMA.
3. Continuação da elaboração da IN.

Dados coligidos por Renato Lotto (Scania)