

ATA DA 11ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2019

DATA: 16 de agosto de 2019 (Sexta-feira).
HORÁRIO: 09h30
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 27 de agosto 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

Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VWB
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fábio Luis Madeira (Skype)	BORGWARNER
Fernando A. L. Moreto	FORD
Gladson Barchi (Skype)	BASF
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
Hermann Klein	ETAS
Ingrid Rubin	PSA
José Cesar Turra Ponte	GMB
José Luiz Albertin	ABNT/CB005
Leandro Pacheco	NISSAN
Lucas Burkart	BMW
Luis Felipe Tiosse	UMICORE
Oswaldo M. França Junior (Skype)	CONTINENTAL
Rafael Cassaniga (Skype)	CONTINENTAL
Rafael Manfredi (Skype)	IAV
Renan Saad	RENAULT
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Ricardo F. de Souza (Skype)	CAOA
Rogério Craveiro	GMB
Sergio Luiz Alves	INDIVIDUAL
Walter Lima	UMICORE

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. EXPEDIENTE

2.1. A ata da reunião anterior foi lida e aprovada sem ressalvas.

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Após a leitura da ATA da última reunião e da CARTA IBAMA OBD LIMITES, o Sr. Eduardo Ebeling (VW) chamou atenção do Grupo para o fato de estarmos usando na tabela de limites OBD Br3 (ignição por centelha) o Termo “VLC+” para designar os Veículos Leves Comerciais com massa de ensaio maior de 1700 kg, porém, conforme Res. CONAMA 492/2018 para a fase L-7 não existe esta diferenciação entre veículos comerciais acima ou abaixo de 1700 kg de massa de ensaio.

Após análise do texto da referida Resolução CONAMA, os participantes concordaram em corrigir a tabela deixando claro que para a fase L-7 apenas são usadas as categorias VLP (veículo leve de passageiro) e VLC (veículo leve comercial).

3.2 O Sr. Cesar (GM) também comentou que seria oportuno complementar a legenda da tabela, após a definição de VLC, incluindo os Veículos para uso especial fora de estrada, uma vez que a partir da fase L-7 (publicação da Res. CONAMA 492/2018) estes veículos não fazem mais parte, por definição dos veículos leves comerciais. Após as devidas considerações os participantes concordaram em complementar a tabela adicionando, onde couber os Veículos para uso especial fora de estrada.

Portanto, a tabela atualizada ficou como mostrado abaixo:

	LEVEL	NMHC*+NOx [mg/km]			CO [mg/km]			PM** [mg/km]	
		Limites PL_ Emissões	Fatores OBD	Limites OBD Br3	Limites PL_ Emissões	Fatores OBD	Limites OBD Br3	Limites PL_ Emissões	Limites OBD Br3
		[mg/km]	[-]	[mg/km]	[mg/km]	[-]	[mg/km]	[mg/km]	[mg/km]
PL6 OBD-Br2+ 2014	VLC+	60+250	6.5	2000	2000	3	6000	-	-
	VLP / VLC	50+80	8.1	1050	1300	2.3	3000	-	-
PL7 OBD-Br3 2022	VLC	140	6x (CatDiag)	840	1000	2.5	2500	6	36
			4,5x (Demais)	630					
	VLP	80	6x (CatDiag)	480	1000	2	2000		
			4,5x (Demais)	360					

Legenda L-7 : VLP – Veículos Leve Passageiro

VLC – Veículos Leve Comercial, incluindo os veículos com características especiais para uso fora de estrada

PL8 OBD-Br3+ 2025	VLC+ 140	140	3	420	1000	2	2000	6	18
	VLC+ 110	110		330	1000		2000	6	
	VLP / VLC 80	80		240	1000		2000	6	
	VLP / VLC 70	70		210	600		1500	4	
	VLP / VLC 60	60	180	600	1500	4			
	VLP / VLC 50	50	175	600	1500	4			
	3.5	VLP / VLC 40	40	140	500	1250	4		
		VLP / VLC 30	30	105	500	1250	3		
		VLP / VLC 20	20	70	400	1000	2		
								12	

Legenda:

VLP – Veículos Leve Passageiro

VLC – Veículos Leve Comercial ≤ 1700kg, incluindo os veículos com características especiais para uso fora de estrada ≤ 1700kg

VLC+ - Veículo Leve Comercial > 1700kg, incluindo os veículos com características especiais para uso fora de estrada > 1700kg

* NMHC para PL6 // NMOG para PL7/PL8

** PM somente para motores com injeção direta de combustível

3.3. Como esta tabela de limites OBD foi incluída também na CARTA IBAMA OBD LIMITES, é necessário alterá-la também antes do envio ao IBAMA.

3.4. Foi retomada a discussão dos monitores OBD para veículos Diesel e mais uma vez não tivemos nenhuma informação adicional por parte dos participantes. O Sr. Ebeling (VW) mostrou ao grupo exemplos da complexidade e das diferenças entre os requisitos da legislação Americana e Europeia sobre um mesmo monitor. Ficou claro que será preciso ajuda dos parceiros destes países para este trabalho do OBD diesel, uma vez que os produtos destinados ao nosso mercado não são os mesmos daqueles usados nos EUA.

O coordenador ponderou que talvez se divida o OBD para veículos Diesel não apenas em duas fases, para 2022 e 2025, mas cada fase em várias etapas consecutivas que permitam o sistema se aproximar, ao longo do tempo, o mais possível ao norte americano, num desenvolvimento gradual e contínuo.

Para dar mais tempo à busca de requisitos que avancem com o OBD Br3 para veículos diesel, e que sejam ao mesmo tempo factíveis de serem implementados no nosso mercado, foi sugerido que na próxima reunião sejam retomadas as discussões mais aprofundadas dos requisitos dos monitores para o OBD Br3 dos veículos com motor de ignição por centelha, considerando as duas fases de 2022 e 2025. Todos os participantes concordaram com isto e a reunião foi encerrada pelo Coordenador Sr. Renato Linke (CETESB).

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: **27 de agosto de 2019**

HORÁRIO: **09h30**

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

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Discussão dos monitores para veículos leves com motores com ignição por centelha;
- Outros assuntos.

ANEXO:

- Justificativa para Limites de Emissões OBD-Br3 para veículos com ignição por centelha e isenção para modelos com baixo volume. (CORRIGIDO)

Dados coligidos por José Cesar Ponte e Renato Linke