

ATA DA 8ª REUNIÃO DA COMISSÃO TÉCNICA DE EMISSÕES DE VEÍCULOS PESADOS EM 2019

DATA: 26 de agosto de 2019
HORÁRIO: 09:30h
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 10 de setembro de 2019 – 09:00h – 12:00h - 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
Alex Araujo Bressam	SCANIA
Andre Bacco (Teams)	VOLVO
Anderson de Almeida Souza (Teams)	MWM
Daniel Pereira	SCANIA
Dennys G. Santi	CUMMINS
Eduardo R. Oliveira	CUMMINS
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fabio Silva	MBBRAS
Georges Vretos Glyniadakis (Teams)	AVL
Homero Carvalho	CETESB
Marcos Y. Tabuti	MAN
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Nikolas Penof	TCA HORIBA
Nilton Mitsuo Shiraiwa	MBBRAS
Paulo Jorge Santo Antonio	MBBRAS
Paulo Müller	DAFTRUCKS
Rafael Manfredi	IAV
Renato Storti Lotto	SCANIA
Rodrigo Silva Santos	VWCO
Rui de Abrantes	CETESB
Tadeu Cordeiro de Melo (Teams)	PETROBRAS
Tulio Cruz	DAFTRUCKS

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

--

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1. Leitura da Ata da reunião anterior

Foi realizada a leitura da ata da reunião anterior e não foram realizadas alterações.

2.2. PEMS como homologação de chassi

Sr. Rui de Abrantes explica que, no entendimento da CETESB, a responsabilidade da realização dos testes de RDE deve ser do fabricante dos chassis uma vez que os fabricantes de motores não possuem o chassi para executar a avaliação e o encarregador pode não possuir capacidade técnica para realização dos testes RDE. Como o objetivo do teste RDE é atender o PROCONVE e com enfoque no teste do produto (veículo) e não motor, realizar esta alteração seria negativo para aplicação da legislação, fazendo com que a CETESB não aceite o pleito colocado na reunião anterior.

O Sr. Rui de Abrantes concorda que a condição definida e consensada anteriormente na reunião da AEA dessa CT de 02 de julho de 2019, onde “[...] o Sr. Daniel Pereira propõe que o fabricante do veículo possa antecipar a realização do ensaio testemunhado com PEMS antes da obtenção da LCVM do motor. Este grupo entende que nesta condição, o formato de homologação apresentado pelo IBAMA/ATC não é infringido e a redação da IN deverá apresentar tal opção e garantir que esta situação deva ser acordada previamente com IBAMA/ATC.”

2.3. Isenção de ISC por Volume de Fabricação

O Sr. Rui de Abrantes coloca que a CETESB concorda com isenção de realização de ISC para fabricantes de chassis que produzam até 100 unidades por ano equipados com motor de uma mesma família.

A SCANIA, Sr. Daniel, propõe que o limite de isenção seja 300 unidades de uma mesma família desde que os membros desta família de motor não ultrapassem 100 unidades ano.

A CETESB irá avaliar a proposta da SCANIA e deverá trazer uma resposta para o item na próxima reunião desta comissão.

É um consenso do grupo que, uma vez que o ISC se tornou necessário (quantidade de unidades acima do estabelecido para isenção), este deve ser realizado continuamente.

2.4. Redação da IN

O Sr. Rui de Abrantes solicitou uma revisão da questão relativa ao registro, somente, da velocidade média e dados de partida à frio. Foi solicitado por ele que o assunto fosse trazido novamente para discussão na próxima reunião, onde a CETESB trará um entendimento da CETESB sobre o assunto.

Será discutido posteriormente para que o grupo tenha continuidade no ano de 2020, avaliando a possibilidade de adesão da fase “d” da normativa UN ECE R49.06.

2.5. Reconhecimento de Capacidade Laboral Para Ensaios com PEMS

Sr. Rui de Abrantes explanou que deverá ser realizado um processo de reconhecimento de capacidade laboral nos laboratórios que irão realizar serviços de teste de medição em tráfego real com PEMS para homologação, sejam do próprio fabricante ou de terceiros.

Até o momento, ficou definido pelo Sr. Rui de Abrantes que, inicialmente, o reconhecimento não deverá estar vinculado com o equipamento, em específico, mas sim com a equipe de realização do teste.

2.6. Combustíveis para acúmulo de quilometragem

Sr. Rui de Abrantes definiu que será obrigatória a realização do acúmulo de quilometragem com combustível comercial. Há um consenso no grupo de que o acúmulo de quilometragem será realizado com combustível comercial e o teste de comprovação de ISC poderá ser efetuado com combustível comercial ou de referência.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 10 de setembro de 2019
HORÁRIO: 09h00 – 12:00h (Emissões de Veículos Pesados)
13h00 – 16:00h (GT OBD e AES Pesados)
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

ANEXOS:

PAUTA:

- Registro de velocidade média e dados de partida à frio;
- Isenção de ISC por volume de fabricação;
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Nikolas Penof.