
ATA DA 05ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO RVEP – Amaciamento

DATA: 30 de julho de 2019 (Terça-feira).
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: N/A

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

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Cristiano José de Oliveira (Skype)	CAOA
Eduardo M. Miyashita	FORD
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Felipe Gastaldo Cifoni	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesa Turra Ponte	GMB
Marcela Barbosa (Skype)	DELPHI
Marina Miki Inoue	VOLKSWAGEN
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Renan Saad	RENAULT
Renato Linke	CETESB
Sergio Y. Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

2. ASSUNTOS TRATADOS

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

2.2. Na última reunião, o GT havia elaborado a versão final da proposta de procedimento de determinação do fator de amaciamento para RVEP, e estabeleceu uma data para que os participantes se manifestassem caso houvesse alguma objeção à proposta. Como a

coordenação do GT recebeu manifestações de diversas empresas, foi marcada a atual reunião para esclarecimento da proposta e rediscussão de itens criticados.

2.3. Os 3 pontos levantados e rediscutidos pelo GT foram:

2.3.1. Esclarecimento da condição do veículo novo.

A fim de melhorar a redação e evitar dúvidas no critério, foi retirado do texto da proposta o termo entre parêntesis e acrescentado a definição do item 1.1.a), conforme abaixo:

“1.1. Ensaiar o veículo conforme ABNT NBR 6601 para a condição de novo e na condição de amaciado conforme item 3.2, para cada tipo de combustível, a critério do fabricante.

a) Um veículo é considerado novo quando tiver até no máximo 50 km antes do início do pré-condicionamento para o ensaio descrito na ABNT NBR 6601. “

2.3.2. Incremento na justificativa da aplicação dos fatores para todos os poluentes.

Foi incluído no quarto paragrafo da proposta o seguinte texto “Tais condições adversas impactam não somente a emissão de NOx com Diesel ou a emissão de material particulado em motores de ignição por centelha com injeção direta, mas também a emissão de todos os demais poluentes, nos dois tipos de motorizações. Reconhecendo esse efeito, a (...)”.

Apesar do GT concluir e recomendar que os fatores de amaciamento sejam determinados e aplicados a todos os poluentes, o Sr. Linke enfatizou que a decisão final será do IBAMA.

2.3.3. Critério de agrupamento para aplicação do fator de amaciamento.

Na reunião anterior, havia sido proposto o agrupamento apenas “por LCVM”, no entanto, diversas empresas se posicionaram que este critério ficaria restritivo demais, uma vez que o critério por LCVM pode abranger diferenciações por eficiência energética e demandar um número elevado de veículos a serem testados desnecessariamente.

Após discussão, o GT concluiu ser apropriado estabelecer um critério de agrupamento intermediário, não tão restritivo como LCVM, e não tão abrangente como durabilidade. O novo critério aprovado por todos os participantes é conforme a nova norma ABNT NBR 14008, porem excluindo-se tolerância de cilindrada de 600cm³ e adicionando o tipo de transmissão e número de marchas. Assim, apenas modelos com o mesmo motor e transmissão podem ser agrupados e usufruir do mesmo fator de amaciamento, o qual deve ser aplicado sobre os resultados do relatório de emissões da produção de cada modelo/LCVM.

O novo texto da proposta do item 2 ficou:

2. Aplicação do Fator de Amaciamento:

O Fator de Amaciamento determinado poderá ser aplicado aos veículos integrantes do mesmo agrupamento definidos conforme critérios abaixo:

a) número de cilindros;

- b) configuração do bloco (V6, L6, L4 etc.);
- c) EGR (presença ou não e suas características);
- d) quantidade e posição de válvulas de admissão e de escape;
- e) tipo de arrefecimento (ar ou substância líquida);
- f) distância entre centros dos cilindros;
- g) capacidade volumétrica nominal (cilindrada);
- h) tipo de aspiração (natural ou sobre alimentado);
- i) ciclo de combustão (Otto e Diesel);
- j) sistema de injeção de combustível (direta, indireta ou combinada);
- k) tipo do(s) catalisador(es) quanto a função (de oxidação ou de oxidação e redução);
- l) Filtro de Material Particulado (presença ou não e suas características);
- m) quantidade de conversores catalíticos;
- n) posição do conversor catalítico ("underbody", "close coupled", ou outros);
- o) por taxa de equivalência catalítica (cálculo e variação conforme ABNT NBR 14008, ou normas sucedâneas);
- p) tipo de transmissão (manual ou automática) e número de marchas.

2.4. Com estas revisões, o GT concluiu o trabalho de elaboração da proposta de texto que será enviado ao IBAMA em julho, e finaliza as atividades. A versão final do texto será distribuída junto com esta ata. Uma nova reunião será marcada somente caso haja nova demanda do IBAMA ou diretoria da AEA.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: N/A
HORÁRIO: N/A
LOCAL: N/A

PAUTA: N/A

ANEXOS:

- FATOR DE AMACIAMENTO PARA VEÍCULOS LEVES PARA ENSAIOS RVEP_30 de julho de 2019

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas