

ATA DA 16ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2019

DATA: 13 de novembro de 2019 (Quarta-feira).
HORÁRIO: 09h30 às 17h
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 26 de novembro 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 (Teams)	MARELLI
Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Djeymes Peressim (Teams)	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VWB
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fábio R. Sampaio	FCA
Fernando A. L. Moreto	FORD
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
Hermann Klein (Temas)	ETAS
Icaro Silva C. Soares	FCA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Leandro Pacheco	NISSAN
Marcos Palasio (Teams)	ROBERT BOSCH
Mario Reis Pinto	MBBras
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Oscar J. Duque (Teams)	FEV
Oswaldo Mendes Franca Junior (Teams)	CONTINENTAL
Rafael Manfredi (Teams)	IAV
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Ricardo Fernandes de Souza (Teams)	CAOA
Rogério Craveiro	GMB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Gladson Barchi

BASF

2. EXPEDIENTE

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

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Assuntos Gerais - OBD para veículos leves com motores à Diesel:

A Sra. Michele relatou sobre a reunião de alinhamento com o IBAMA ocorrida no dia 11/11, na qual foi apresentado ao IBAMA a proposta de limites e a tabela com os 28 novos requisitos de monitoramento do OBD para veículos Diesel para a fase L7, em 2022, acordadas pelo GT na última reunião.

Foi realçado na proposta a questão do AECS e rastreamento prevista no Art. 19 da Resolução CONAMA 492/2018, onde a documentação do AECS será implementada a partir da fase L7, porém o rastreamento a partir da fase L8, uma vez que este rastreamento existe apenas na regulamentação americana para veículos Diesel, sendo assim necessário um tempo maior para desenvolvimento e aplicação deste requisito nos produtos brasileiros. O IBAMA concordou com esta proposta consensuada pelo GT.

O GT deve preparar um ofício a ser enviado ao IBAMA contendo a justificativa técnica desta proposta.

3.2. OBD para veículos leves com motores com ignição por centelha:

Os participantes iniciaram a revisão e discussão sobre a proposta de texto da Instrução normativa do OBD Br3 distribuída a todos os participantes na última reunião. O Sr. Miyashita apresentou sugestões de melhorias na redação de alguns trechos do texto, assim como correções de formatação.

O texto foi revisado do Artigo 1º até o item 2.1.8.5.2 do Anexo 2, sendo abaixo os principais pontos discutidos ou modificados:

- Substituição dos termos “acendimento da LIM” por “ativação da LIM”; “gasolina tipo C” por “gasolina C”; “agente homologador” por “IBAMA/ATC” e “reportar” por “informar” por ser um falso cognato na tradução do inglês para a língua portuguesa.

- Correção de algumas referências cruzadas no texto.
- Artigo 4º: redação atualizada nos itens q e r.
- Artigo 5º: a tabela de limites deve ser corrigida para que a categoria VLC>1700kg passe a abranger também os níveis mais baixos.
- Artigo 10: Foi ressaltado e acordado por todos que os testes de certificação do OBD podem ser disponibilizados pelo fabricante apenas antes do início da comercialização do veículo, ou seja, os testes comprobatórios do OBD serão realizados apenas após os ensaios de certificação de escapamento. Este prazo é o mesmo existente nas regulamentações anteriores do OBD, porém agora se faz ainda mais necessário, uma vez que será a primeira vez que uma nova fase de OBD será implementada junto com uma nova fase de emissões, e o desenvolvimento final do OBD ocorre posteriormente à calibração do veículo.
- Artigo 11: O Sr. Ebeling apresentou a legislação da China - GB18352.6-2016, Pág. 37, item 9.2 da C6 (fase China6), o qual determina que a partir de 1 de julho de 2020 todos os veículos vendidos no território nacional da China devem atender os requisitos de OBD, que é baseado no OBD americano e mais avançado do que o OBD europeu atual. Com isto, o GT entendeu que a legislação da China é robusta e concordou em manter esta opção no Art. 11. Há a possibilidade do IBAMA voltar o critério de 2mil/ano para 1mil/semestre, devido ao controle atual já implementado.
- Artigo 16: atualizado a referência do AES/BES para Regulamento EU 1151/2017 atualizado 1832/2018. O apêndice 3 do Anexo 1 deste regulamento organiza o pacote de documentação que deve ser submetida as autoridades europeias, com destaque aos itens mais relevantes e permitindo a inclusão de mais anexos. O regulamento americano apenas menciona os itens de forma muito genérica, porém o conteúdo técnico entre ambos os documentos são similares.
- Anexo 1: Acrescentado definição de ciclo de ignição, e de partida de motor. Incluído o significado das siglas em inglês, removido as definições de E19, E30, E90 e E100, melhorado a redação dos itens 36 e 40 e renumerado os itens em ordem alfabética.

No item sobre família OBD, foi excluído o exemplo de ignição por compressão, por esta instrução normativa tratar apenas de veículos com ignição por centelha.

Foi amplamente discutido sobre critério de família, e concluído que o agrupamento de família é de responsabilidade do fabricante, uma vez que o sistema OBD é relacionado à lógica e estratégia do sistema de cada fabricante, e não diretamente relacionado aos componentes do veículo, o que torna possível diferentes agrupamentos. Na regulamentação americana não existe definição dos critérios de família, ficando a critério de cada empresa, e na regulamentação europeia a descrição também é genérica, o que permite que cada fabricante defina seus agrupamentos. Por exemplo, é possível agrupar em uma mesma família motores com aspiração natural ou sobrealimentado, assim como motores com injeção direta e indireta. Um veículo que tenha monitores adicionais pode ser incluído na mesma família após certificação desta, por ter métodos similares de monitoramento, sem a necessidade de testes comprobatórios adicionais, mas este veículo, assim como todos os outros estão sujeitos a auditoria de conformidade de produção, conforme art 8. A fim de deixar mais claro que a responsabilidade do agrupamento de

família é de responsabilidade do fabricante, foi adicionado isto ao texto do item b da definição de família OBD.

- Anexo 2:

Item 2.1.3.1 texto atualizado, e removido última frase, pois se tratava de detalhamento desnecessário.

Nos itens 2.1.5.2.1 e 2.1.5.2.2. e 2.1.8 substituído E19 a E30 por gasolina C, e nos itens 2.1.5.2.3. e 2.1.5.2.4 substituído E90 a E100 por etanol hidratado para manter alinhado com o ofício enviado ao IBAMA.

O item 2.1.8.3.1 teve a ordem invertida na tentativa de deixar a interpretação mais similar ao CFR.

O texto do item 2.1.8.3.2. foi atualizado, mas ainda é necessário entender melhor o significado desta tradução do americano - CARB 2016 – 4.2.8. (A)(i)(ii)

Na próxima reunião o texto será discutido e revisado a partir do item 2.1.9 do Anexo 2.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 26 de novembro de 2019

HORÁRIO: 09h30 às 17h

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

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Revisão final e dúvidas sobre a proposta de Instrução Normativa para veículos leves com ignição por centelha;
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas e Renato Linke