

---

## ATA DA 17ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2019

---

DATA: 26 de novembro de 2019 (Terça-feira).  
HORÁRIO: 09h30 às 17h  
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

---

### **PRÓXIMA REUNIÃO 29 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**

Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Djeymes Peressim (via Teams)	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VWB
Fabio Sampaio	FCA
Fernando A. L. Moreto	FORD
Giancarlo Mura	TOYOTA
Heliovaldo J. A. Faria (via Teams)	KIA
Hermann Klein (via Teams)	ETAS
Icaro Silva C. Soares	FCA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Rafael Cassaniga (via Teams)	CONTINENTAL
Rafael Manfredi (via Teams)	IAV
Renato R. Antonio Linke	CETESB
Rodrigo Craveiro	GM
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Vitor Martins	RENAULT
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI
Washington Ishimura	MARELLI

## 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

## 2. EXPEDIENTE

2.1. A ata da reunião anterior foi lida e aprovada com a seguinte ressalva:

- Incluir Rafael Cassaniga da CONTINENTAL na lista de presença, com participação via Teams.

## 3. ASSUNTOS TRATADOS

### 3.1. **OBD para veículos leves com motores com ignição por centelha:**

Os participantes continuaram a revisão e discussão sobre a proposta de texto da Instrução normativa do OBD Br3. Foram revisados alguns pontos discutidos na reunião anterior e prosseguiu-se até o item 2.3.3 do **anexo VI**, sendo abaixo os principais pontos discutidos ou modificados:

Art 5, Parágrafo 1, item b: acrescentado “atuadores” para padronizar com os outros itens.

Art 5, Parágrafo 4, alterado a taxa do IUMPR de “10%” para “0,100” para equalizar com as outras normas internacionais.

- Anexo 1:

Definição de atuadores: incluído componentes elétricos.

Definição do sistema de controle de emissão evaporativa: Incluído tampa.

Definição de EAR e EHR: simplificado o texto para mencionar apenas a resolução vigente da ANP, e a especificação do combustível fica por conta desta.

- Anexo 2:

Item 2.1.3.2: redação alterada para “como um evento de corte de combustível (...)”, para deixar claro que esta condição é um exemplo.

Item 2.1.8.3.2: este item foi rediscutido, e ficou decidido manter a redação do jeito que está, pois é a tradução literal do CFR “aumento de emissão durante a condução do veículo” - “driving condition”;

Item 5.2: excluído a palavra “tipo” que estava gerando dúvidas.

Item 5.4: substituído “conector serial” por “conector normalizado do sistema OBD Br3”. Esta modificação também foi realizada em todo o texto.

- Anexo 3:

Item 3: Período autorizado para manutenção de uma deficiência:

Discutido o item 3.1, o qual estabelece que uma deficiência pode ser mantida por um período de até dois anos após a data de homologação do modelo de veículo, ou seja, da concessão da respectiva LCVM, e o item 3.3 que estabelece que uma deficiência detectada após a concessão da homologação inicial pode ser mantida por um período de dois anos após a data da notificação ao IBAMA/ATC. O Sr. Linke entende que o item 3.1 fixa claramente o prazo de 2 anos após a LCVM, ao passo que o item 3.3 fixa 2 anos após a comunicação, gerando incongruência no período em que o OBD opera defeituoso nas ruas, já que não está fixada nenhuma obrigatoriedade do fabricante, mesmo sabendo da deficiência na homologação, informar a mesma no ato e também não está fixado nenhuma ação corretiva, como um recall. Entende que os prazos dos artigos se chocam, dando ao fabricante a liberdade e estratégia de optar por um ou outro, sem consequências. Estes itens, oriundos do texto do OBDBr2, tem origem na regulamentação europeia, ao passo que a regulamentação americana fixa a cobrança de uma taxa por veículo comercializado com a deficiência, o que gera o interesse do fabricante em saber e corrigir, o mais rápido possível, o que está deficiente no seu sistema. Os itens, da maneira como atualmente estão, não coíbem a prática de se lançar sistemas sabidamente com deficiências e pode ser entendido até como um incentivo, embora já hoje não seja permitido utilizar as deficiências do item 3.3 para falhas que ultrapassem os limites ou não para não realizar a diagnose de algum monitor. Foi ressaltado pelos presentes que o item 3.4 já dá a autoridade para o IBAMA/ATC decidir se irá autorizar ou não a deficiência e o tempo autorizado para sua manutenção.

Por ser uma questão muito mais administrativa e jurídica do que técnica em si, o Sr. Linke sugere ser de competência do IBAMA decidir sobre o tema, embora concorde que, em virtude do grande desenvolvimento necessário para o OBDBr3, tanto para L7 como L8, precisa-se sim manter, de alguma maneira, esta autorização de manutenção de deficiências, já que muitos dados, especialmente para o IUMPR, virão do campo.

- Anexo 4:

Item 1: Substituído o título de “introdução” para “disposições gerais”, pois este item já traz alguns quesitos.

Item 2.3: substituídos “como base o ciclo de ensaio NBR 6601 com algumas modificações” por “como base o ciclo de ensaio NBR 6601 mesmo que violado”, mas este item deverá ser rediscutido pois gerou interpretações diferentes no passado.

Item 4.3: incluído a necessidade de se rodar um ensaio da NBR6601 sem indução de falhas para demonstrar a condição inicial do veículo.

Item 4.5.1: Acrescentado o item 4.5.9, pois para o monitor de evaporativa também não é necessário rodar um ciclo NBR6601 completo para detectar a falha.

Item 4.5.2: a redação foi melhorada para evitar diferentes interpretações.

Item 4.5.10: substituído “dispositivo” por “atuador de controle de fluxo da purga.

3

- Anexo 5.:

Item 6 – tabela de ciclo de condicionamento D: clarificado que as outras combinações devem ser baseadas nas fases ou características do ciclo NBR 6601 e NBR 7024.

- Anexo 6:

Item 2.2. Substituído “O acesso ao sistema de diagnose” por “O acesso ao sistema OBD”

Na próxima reunião o texto será discutido e revisado a partir do Anexo 7.

Para tender o prazo de termino do trabalho acordado com o IBAMA, foram marcadas duas reuniões adicionais para a revisão e finalização do texto, nos dias 29/11 (sexta-feira) e 04/12 (Quarta-feira).

#### 4. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA: 29 de novembro e 04 de dezembro de 2019**

**HORÁRIO: 09h30 às 17h**

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

#### **PAUTA:**

- Leitura e aprovação desta ata;
- Revisão sobre o Anexo 7 da proposta de Instrução Normativa para veículos leves com ignição por centelha;
- Outros assuntos.

#### **Anexos:**

- IN\_XX\_XX\_OBDBr3\_AEA\_Rev19\_26112019\_versão\_suja (1)
- IN\_XX\_XX\_OBDBr3\_AEA\_Rev19\_26112019\_versão\_limpa

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas e Renato Linke