
ATA DA 5ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO FATOR Ki EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 14 de Julho de 2020; terça-feira.
HORÁRIO: 13h30
LOCAL: TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 27 de Julho de 2020; segunda-feira às 13h30 via TEAMS

Coordenador: **Jose Cesar Turra Ponte (GM)**
Vice-Coordenador: **Renato Linke (CETESB)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

| | |
|-------------------------------|---------|
| Bruno Braz Leal | TOYOTA |
| Danilo A. Torres | GM |
| Djeymes Peressim | DELPHI |
| Eduardo M. Miyashita | FORD |
| Fernanda Linares Carvalho | FORD |
| Fernanda Oliveira Silva | FCA |
| Fernando A. L. Moreto | FORD |
| Flavio Augusto Ferreira | TOYOTA |
| Giancarlo Navais da Silva | NISSAN |
| José Cesar Turra Ponte | GMB |
| Luiz Carlos Daemme | LACTEC |
| Mario Reis Pinto | MBBras |
| Mauricio Tadeu Fagiani Corrêa | HONDA |
| Michele K. Gansauskas | TOYOTA |
| Renato Ricardo Antonio Linke | CETESB |
| Ricardo Cerqueira de Souza | FEV |
| Rui de Abrantes | CETESB |
| Silvio Rodrigues | FCA |
| Victor Martins | RENAULT |
| Wagner Silva Pinez | HYUNDAI |

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior foi lida e aprovada sem correções:

2.2 Atualização do texto base da ABNT NBR (Projeto 005102.002-007)

2.2.1. O Sr. Silvio Rodrigues (FCA) mostrou ao grupo detalhes da legislação americana e esclareceu que não existe um procedimento pré-determinado, cabendo ao fabricante apresentar a sua proposta para aprovação do órgão homologador. O arquivo será distribuído junto com a Ata da reunião. Outros participantes confirmaram este entendimento, ficando evidente a dificuldade deste GT em usar um procedimento 'oficial' americano como referência. Comentou também que a sua empresa utiliza o ciclo FTP-75 tanto para as medições das emissões, como para o carregamento e regeneração do sistema de pós-tratamento.

2.2.2 O Sr. Cesar (GM) informou que sua empresa usa 2 ciclos FTP72 seguidos como sendo um único ciclo, e que este é usado para tanto para as medições das emissões, como para o carregamento e regeneração do sistema de pós-tratamento. A Sr. Fernanda (Ford) confirmou que sua empresa segue um ciclo de 4 Fases e que este seria similar ao procedimento mencionado pela GM.

2.2.3 Para explicar as diferenças entre estas duas abordagens, todas as etapas para a determinação do Fator Ki foram analisadas pelo grupo, ficando evidenciado que um dos pontos mais relevantes é o fato que em um caso existe um período dentro do ciclo em que o veículo será desligado, o que não ocorre no caso do ciclo de 4 Fase (ou 2xFTP72). Isto pode afetar tanto a medição das emissões, bem como as fases de carregamento e regeneração, dependendo da estratégia adotada pela empresa para este veículo.

2.2.4 O grupo passou então a considerar o uso da FTP75 como um ciclo alternativo ao ciclo 4 Fases, uma vez que neste último todas as 4 fases do ciclo são efetivamente rodadas, enquanto no FTP75 apenas uma fase 2 é efetivamente rodada, e seu resultado é duplicado para o cálculo das emissões. Devido a possível interferência do desligamento do motor presente no ciclo FTP75, foi aprovada uma ressalva que este ciclo alternativo só poderá ser usado no caso de o fabricante demonstrar que a regeneração é sempre concluída até o final da fase 2, antes do desligamento do motor.

2.2.5 O Sr. Rui (CETESB) ponderou que seria preciso um estudo comparativo entre os dois ciclos, principalmente na fase de carregamento, pois teme haver diferenças entre os resultados. O Sr. Cesar (GM) comentou que isto seria bom, mas que na situação atual, com muitas empresas trabalhando com redução de jornada, estes ensaios demandariam um tempo que o GT não tem, tendo em vista o longo percurso até a publicação desta nova Norma Brasileira. Existe consenso de que o texto deve ser publicado neste ano.

2.2.6 O Sr. Cesar (GM) ponderou que uma possibilidade de termos o texto publicado antes do final deste ano, poderia ser através da emissão de uma IN IBAMA, comentando que além da flexibilidade do texto da IN poder fazer comandos mais abrangentes o processo seria muito mais rápido, mesmo considerando a preparação do nota de justificativa. Lembrou também que como não existe ainda norma publicada para este ciclo de 4 fases, isto poderá provocar um atraso ainda maior, caso o caminho via norma ABNT seja adotado.

2.2.7 O Sr. Rui (CETESB) comentou que o Fator Ki deveria também ser determinado para aplicação no consumo veicular. O Sr. Victor (Renault) comentou que a Res. CONAMA 492 não menciona a aplicação do Fator Ki para o CO₂, e que isto deixa claro que este Fator não seria usado no consumo. O Sr. Cesar (GM) complementou dizendo que a mesma Resolução CONAMA menciona que para a determinação do Fator Ki deverá ser aplicado o ciclo NBR6601, e que este ciclo representa apenas a parte urbana do consumo combinado, o qual é uma média ponderada entre o ciclo urbano e ciclo estrada, conforme NBR7024.

2.2.8 As sugestões feitas durante esta reunião serão incluídas no texto da proposta que será distribuído junto à esta ata.

3 OUTROS ASSUNTOS

3.1 Este Grupo de Trabalho remarcou a data da próxima reunião, prevista para 28 de Julho, para o dia 27 de Julho as 13:30, evitando com isso um possível conflito com a reunião da ABNT para discutir a revisão da NBR6601, uma vez que muitos participantes participam de ambas.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 27 de Julho de 2020; terça-feira
HORÁRIO: 13h30
LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

1. Leitura e aprovação da ata da reunião anterior;
2. Discutir o procedimento alternativo (FTP75) para determinar o fator de regeneração, incluindo os ciclos usados nas etapas de carregamento e regeneração, bem como durante as respectivas medições de emissões;
3. Continuação dos trabalhos da elaboração do Projeto de norma Brasileira;
4. Outros assuntos.

Dados coligidos por Jose Cesar Ponte (GM)