

ATA DA 7ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2020

DATA: 12 de agosto de 2020 (Quarta-feira).
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Via Microsoft Teams.

PRÓXIMA REUNIÃO - 18 de Agosto de 2020 – às 09h00 – Via TEAMS

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

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alexsander Lopes	ROBERT BOSCH
Barbara Xavier	RENAULT
Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Carla Ghirotti Sousa	VOLKSWAGEN
Carlos Bonote	VCA
Djeymes Peressim	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando A. L. Moreto	FORD
Gabriel Marcondes C. Vieira	HPE
Hermann Klein	ETAS
José Cesar Turra Ponte	GMB
Leandro Pacheco	NISSAN
Mario Reis Pinto	MBBras
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Oscar J. Duque	FEV
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Ricardo Fernandes de Souza	CAOA
Rogério Craveiro	GMB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA
Victor Martins	RENAULT
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

2. EXPEDIENTE

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

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Relato da reunião com IBAMA

A Sra. Michele e o Sr. Cesar informaram que participaram da reunião de alinhamento entre os coordenadores da AEA e o IBAMA realizada no dia 10/8.

Foram mostrados os pontos que estavam com redações diferentes entre a proposta de texto do OBD Otto enviada ao IBAMA em dezembro/2019 (atualizado em março/2020) e o texto devolvido após análise do IBAMA em junho/2020, sendo estes o item 3.3. “Período autorizado para manutenção de uma deficiência” e a Tabela 3 do Anexo 5 sobre o uso do ciclo unificado da Califórnia para pré-condicionamento do veículo. O Sr. Gilberto do IBAMA ficou surpreso com esta diferença, pois o texto proposto pela AEA não teve questionamento técnico no processo interno e deveria ter sido aceito. Concluiu-se que pode ter ocorrido erro entre as versões de documentos e informou que o GT da AEA pode incluir novamente o texto proposto na nova versão do documento a ser enviado no dia 21/8.

O Sr. Gilberto explicou que o processo interno para publicação da instrução normativa de OBD foi aberto com o texto dedicado para veículos de ignição por centelha enviado pela AEA em Dezembro/2019, e esta parte já está aprovada. Este processo será atualizado com a nova versão do texto a ser enviada pela AEA, a qual consolidará o OBDBr-3 para veículos com ignição por centelha e para veículos com ignição a compressão. Assim, solicitou que o texto tenha destaque no que for incluído para veículos com ignição a compressão e outro destaque (cor diferente) e justificativa nos ajustes e melhorias relacionados a veículos com ignição por centelha.

3.2. Texto OBD para Otto e Diesel:

O grupo pequeno que está fazendo a consolidação dos textos apresentou o trabalho realizado até o momento (até o final da Parte 7), revisão 9 - compartilhado no dia 11/8, o qual foi lido e discutido com todos os participantes até o item 7.1.7.

Foi relatado que o grupo pequeno discutiu profundamente sobre a definição do ciclo de condução, para esta abranger todos os monitores do OBD nas condições brasileiras, e

chegou na redação apresentada no item 1.1.1.3 do texto, em português e em inglês, e foi solicitado que todas as empresas verifiquem com suas matrizes se estão de acordo com esta redação e se manifestem ao grupo pequeno antes da próxima reunião do GT.

Sobre o monitoramento do mau funcionamento do sistema auxiliar de partida a frio caso este não esteja conectado a qualquer módulo eletrônico, foi demonstrado a preocupação de vários participantes em incluir um novo monitor em um prazo curto de tempo, e sem detalhamento e experiência de como seria feito este controle, pois sistemas de partida a frio existem somente no Brasil devido ao uso do combustível E100. Os sistemas utilizados hoje são ligados ao módulo de controle eletrônico do veículo, e, portanto, já estão incluídos nos monitores de OBD do L7. Comentado que sistemas não conectados só precisariam ser monitorados se causarem emissões acima dos limites de emissões de OBD, e que poderia ser feito monitoramento indireto, como plausibilidade. Devido a estas incertezas, a relevância deste item será discutida novamente na próxima reunião.

Será analisado a necessidade de incluir uma data no item 7.1.7 relativo ao prazo para o IBAMA definir o critério de controle da taxa mínima do IUMPR e sua implementação, e avaliar a adequação dos prazos do Art. 12 e Art. 16 devido ao atraso nas discussões causados pelo Covid-19.

O grupo pequeno se reunirá para continuar a elaboração da proposta de texto consolidado, e irá compartilhar o novo arquivo para análise dos demais participantes antes da próxima reunião do GT.

Como o prazo para enviar o documento ao IBAMA é 21/8, foi marcada uma reunião extra do GT no dia 18/8 para finalizar o trabalho, e uma reunião no dia 20/8, caso haja necessidade de mais discussão.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 18 de Agosto de 2020 (Terça-Feira)

HORÁRIO: 09h

LOCAL: Via Web - Microsoft TEAMS

PAUTA:

1. Leitura e aprovação desta ata;
2. Discussão sobre inclusão ou não do monitor de “Mau funcionamento do sistema auxiliar de partida a frio caso este não esteja conectado a qualquer módulo eletrônico”;
3. Continuação da leitura e discussão do texto da IN consolidada de Otto e Diesel.

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas