

ATA DA 10ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2020

DATA: 11 de setembro de 2020 (Sexta-feira).
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Via Microsoft Teams.

PRÓXIMA REUNIÃO - 09 de Outubro 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
Andre Sperl	VCA
Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Djeymes Peressim	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VWB
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando A. L. Moreto	FORD
Flavio Augusto Ferreira	TOYOTA
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
Hermann Klein	ETAS
José Cesar Turra Ponte	GMB
Lincoln Cancio	MARELLI
Lucas Burkart	BMW
Luis Felipe Tiosse	UMICORE
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Mario Reis Pinto	MBBras
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Oscar J. Duque	FEV
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Ricardo Fernandes de Souza	CAOA
Robson Campos	MARELLI
Rogerio Craveiro	GMB
Sergio Luiz Alves	INDIVIDUAL
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

2. EXPEDIENTE

A ata da reunião anterior foi lida e aprovada.

3. ASSUNTOS TRATADOS

Informado que o texto da proposta de instrução normativa foi enviado ao IBAMA no dia 21/8, sem questionamentos adicionais por parte deste até o momento.

O Sr. Eduardo Miyashita (FORD) identificou dois pontos na proposta de texto que foi encaminhada ao IBAMA que estão com a referência numérica errada, conforme abaixo.

- no item 5.1.1.VI.n), onde se lê “de acordo com o item **8** da Parte 8”, deveria ser “item **8.8**”.
- no item 7.3.2.7.3, onde se lê “7.3.2.5, 7.3.2.5.1 e 7.3.2.5.2”, deveria ser “7.3.2.**7**, 7.3.2.**7.1** e 7.3.2.**7.2**”.

A Sra. Michele irá preparar uma errata para enviar ao IBAMA, e caso algum participante identifique outro erro, por favor informar à Michele até dia 15/9 para incluir no documento.

O Sr. Eduardo Miyashita (FORD) fez a tradução para a língua inglesa da proposta de texto do OBDBr-3 que foi encaminhada ao IBAMA, e irá disponibilizá-la a todos os participantes. Os documentos serão distribuídos junto a esta ata.

O Sr. Robson da Marelli perguntou sobre a aplicabilidade da proposta do OBDBr-3 para veículos híbridos, em relação à inclusão do funcionamento da bateria. Foi explicado que o que existe no regulamento americano CFR em relação a OBD para veículos híbridos já foi incluído na proposta de texto do OBDBr-3. Caso futuramente seja levantada uma nova necessidade e outros países passem a realizar o monitoramento, isto pode ser discutido e incluído em uma revisão da legislação brasileira.

Em 2019 foi acordado que o sistema OBDBr-3 pode utilizar alternativamente o Identificador de Parâmetro PID 0x93 para o atendimento ao § 4º do art. 18 da Resolução CONAMA nº 492/2018, o qual grava o número de horas que a Lâmpada do OBD fica acesa, porém, como este PID não grava o código de cada falha que causou o acendimento da lâmpada, o IBAMA e CETESB concordaram com seu uso para a fase L7, mas solicitaram que o GT analise novas soluções técnicas que contemplem a gravação dos códigos de falhas para serem aplicadas na fase L8.

Foi discutido que existem mais de 200 códigos de falhas, e a gravação de muitos códigos armazenados por um tempo muito longo impactam na capacidade do software, além de

não haver uma padronização que permita a leitura através de ferramenta de leitura genérica.

Para isto, é preciso envolver outras entidades, como SAE e Órgãos que fazem a padronização do scan toll, e é necessário ter claro qual é o requisito e a demanda para criar uma solução técnica, para então solicitar a inclusão na SAE para padronização, pois eles analisam profundamente a necessidade, e podem negar a solicitação, inviabilizando a padronização. Isto será levado para a reunião de alinhamento entre o IBAMA e coordenadores.

Sistemas OBD para veículos pesados atualmente já registram os códigos de falhas de maneira indelével por um período de 400 dias, futuramente 720 dias, porem apenas alguns poucos códigos de falha são gravados, e de forma não padronizada, necessitando ferramentas específicas de cada empresa para a leitura e entendimento dos códigos, o que não é viável para uma inspeção.

O Sr. Elcio Farah (AFEEVAS) explicou que foram desenvolvidos 2 protótipos de scan tool que a polícia está testando para inspeção de veículos pesados. Apenas os códigos de falhas selecionados como necessários para a fiscalização, tem que ser disponíveis para a leitura por ferramentas padrão.

Para veículos leves poderiam ser definido alguns códigos de falhas mais relevantes e de extrema importância para o funcionamento dos carros, e criar um padrão SAE para permitir sua leitura scan tool genérico.

Como a clarificação do requisito e demanda do aprimoramento do PID0x93 será discutido com o IBAMA na próxima reunião de alinhamento, e as empresas necessitam de um tempo maior para o levantamento e coleta de informações com as matrizes sobre OBD Diesel para a fase L8, a reunião do dia 22/9 será cancelada.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 09 de Outubro de 2020 (Sexta-Feira)

HORÁRIO: 09h00

LOCAL: Via Web - Microsoft TEAMS

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Discussão sobre OBDBr-3 para veículos Diesel para a fase PROCONVE L8
- Discussão da complementação do Artigo 16 (PID0x93).

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas