

ATA DA 25ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO RDE EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 06 de Julho de 2020; segunda-feira.
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: A AEA proveu um acesso via o software “Teams” para a reunião remota.
Cito a sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 20 de Julho de 2020 – às 14h00 – “Teams” provido pela AEA

Coordenador: *Marcos Eduardo de Toledo (Volkswagen)*
Vice-Coordenador: *Gabriel Murgel Branco (Environmentalty)*

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Airto Cavalheiro de Queirós Jr	FORD
André Luiz Silva Forcetto	CETESB
André Pelisser	ETAS
André Soares	HONDA
Andre Sperl	VCA
Ariel Fortes	AVL
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fabricio Dias Pereira	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Giancarlo Silva	NISSAN
Gilberto Augusto	TCA HORIBA
Gladson Barchi	BASF
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Lucas Burkart	BMW
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcell Jorge	PSA
Marcos Eduardo Toledo	VOLKSWAGEN
Marina Miki Inoue	VOLKSWAGEN
Mario Reis Pinto	MBBras
Michel Matias Martins	VOLKSWAGEN
Nikolas Penof	TCA HORIBA
Rafael Rossini	GMB
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA

Rodrigo Manoel Nunes Vieira
Rui de Abrantes
Silvio Rodrigues
Victor Luglio
Victor Martins
Vladimir Ferrari
Wagner Silva Pinez

CETESB
CETESB
FCA
IDIADA
RENAULT
BASF
HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Omar Corso
Vinicius Costa

ROBERT BOSCH
AVL

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior

Lida a ata da 24ª reunião do GT.

A ata foi aprovada com as seguintes correções:

- A reunião foi realizada em uma quarta-feira.
- Sra. Cinthia Tamarindo é da JLR (Jaguar Land Rover)
- Sra. Luana Cristina Xavier Camargos é da TCA Horiba

2.2 Cronograma para entrega dos textos ao IBAMA e ABNT

O Sr. Marcos Toledo da VW, coordenador do GT, relatou que o IBAMA está exigindo da AEA a apresentação de um cronograma atualizado com os novos prazos previstos para entrega das propostas de Instrução Normativa e Norma ABNT pelo GT RDE.

O Sr. José Cesar Ponte da GM informou que além da proposta de IN, o IBAMA necessita agora também de um documento adicional com as justificativas para cada artigo proposto. Os representantes da CETESB entendem que o prazo deve ser prorrogado na mesma medida da paralização das atividades do GT por conta da pandemia.

Os representantes das montadoras que haviam planejado ensaios para avaliação do método proposto informaram que as atividades das equipes de engenharia ainda não foram reestabelecidas em sua totalidade.

Os membros do GT sugerem a participação dos representantes do IBAMA na próxima reunião para discutir o novo prazo de entrega dos textos, considerando a paralisação das atividades do GT por conta da pandemia e a paralisação dos ensaios planejados pelas montadoras para a validação do método proposto.

Foi sugerido que seja estabelecido um novo prazo para entrega dos textos condicionado à execução dos ensaios pendentes.

O cronograma sugerido no ano passado será redistribuído aos membros do GT como referência para a discussão do novo prazo.

2.3 Validação das janelas de CO2

O Sr. Rafael Rossini da GM apresentou material com dados de ensaios de um veículo com baixo PMR (relação peso-potência), onde houve grande dificuldade na validação das janelas de CO2 para execução do ensaio.

A validação das janelas de CO2 para veículos com essas características exigiria uma condução de maneira muito lenta e artificial, não representando o uso em condições reais e aumentando os riscos de acidente.

Representantes de outras montadoras relataram as mesmas dificuldades em veículos de baixo PMR.

O Sr. Rafael da GM propõe como alternativas para solucionar essa questão:

- Aumentar a tolerância das janelas de CO2;
- Aumentar o valor de referência de CO2;
- Limitar o V^*a_{pos} para veículos com baixo PMR.

A apresentação será distribuída aos membros do GT.

O Sr. André Forcetto da CETESB sugere aumentar o valor de referência de CO2 do ponto P1 com a utilização de um fator de 1,2.

Essa sugestão será estudada pelos membros do GT e o assunto será rediscutido nas próximas reuniões.

2.4 Conceito de modelo para definição da quantidade de veículos a serem testados por família

O Sr. Rafael da GM apresentou material com os critérios da definição de família RDE e da definição da quantidade de amostras para os ensaios. Na proposta de IN, o termo “modelo” é utilizado para a definição da quantidade de veículos a serem testados por família.

Houve consenso entre os membros do GT de que o termo “modelo” se refere ao descrito no CAT, conforme Portaria DENATRAN 190/2009 (MARCA/MODELO/VERSÃO), e de que os critérios técnicos da definição de família RDE contemplam os detalhes da seleção de quais veículos deverão ser testados.

A apresentação será distribuída aos membros do GT.

2.5 Densidade dos gases de exaustão dos combustíveis E22 e E100

Os membros do GT avaliaram as tabelas dos valores “u” para os combustíveis e concordaram com a tabela proposta pela CETESB.

Os valores da tabela V2.1 serão atualizados no draft de norma ABNT RDE.

2.6 Definição da massa de referência de CO₂ para a janela de cálculo de médias (item E.3.1)

Os membros do GT avaliaram a proposta de fração da massa de CO₂ de 0,85, a ser adotada como massa de referência para a janela de cálculo de médias, porém entendem que a adoção dessa fração dificulta a validação das janelas de CO₂. A proposta será excluída do draft de norma ABNT RDE.

2.7 Parâmetros RFL1 e RFL2 (item F.2.1)

Os membros do GT irão refazer os cálculos dos ensaios executados até agora considerando as duas propostas de parâmetros RFL1 e RFL2:

- a) RFL1 = 1,30 e RFL2 = 1,50
- b) RFL1 = 1,2 e RFL2 = 1,25

Após a avaliação por parte do GT e a definição de quais parâmetros serão utilizados, os valores definitivos serão atualizados no draft de norma ABNT RDE.

2.8 Arquivos de comunicação de dados (item J.4.2 – Quadros 5, 6, 7 e 8)

O Sr. Nikolas da Horiba, informou que ainda não foi possível fazer a verificação da compatibilidade das informações dos arquivos de comunicação de dados.

Quanto à separação dos dados disponíveis em relação aos trajetos urbano, rural e total, ele informou que o software do equipamento da sua empresa separa as informações do trajeto urbano e do trajeto total, mas que é possível fazer uma adequação para que as informações do trajeto rural sejam disponibilizadas.

O Sr. Ariel da AVL informou que vai verificar a informação internamente.

2.9 Definição de massa de ensaio ETR

Os representantes das montadoras entendem que a definição de massa de ensaio ETR constante na legislação Europeia é mais clara, e sugerem que o texto originalmente proposto seja considerado no draft de norma ABNT RDE.

O Sr. Rui da CETESB informou que essa sugestão será estudada internamente.

Os membros do GT devem avaliar as duas propostas atuais para definição de massa:

- a) “Para efeitos de ensaio, pode ser adicionada alguma massa extra desde que não exceda 90 % da massa útil máxima de projeto. A massa útil máxima de projeto é definida pela norma ABNT NBR ISO 1176 ou normas sucedâneas.”

b) “A massa útil não deve exceder 90 % da massa útil máxima de projeto. A massa útil máxima de projeto é definida pela norma ABNT NBR ISO 1176 ou normas sucedâneas.”

A definição de massa de ensaio ETR será atualizada no draft de norma ABNT RDE assim que houver consenso por parte dos membros do GT.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 20 de Julho de 2020; segunda-feira.
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Reunião remota via “Teams”; link providenciado pela AEA.

PAUTA:

- Definição de novo cronograma para a finalização dos textos.
- Status da edição do draft de norma ABNT para os ensaios de RDE.
- Discussão sobre as propostas de alterações no draft da Instrução Normativa.

Dados coligidos por Mario Reis