

ATA DA 11ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2020

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

PRÓXIMA REUNIÃO: 27 de Outubro de 2020 (Terça-Feira) – 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
Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Carla Ghirotti Sousa	VOLKSWAGEN
Cinthia Tamarindo	INDIVIDUAL
Eduardo M. Miyashita	FORD
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando A. L. Moreto	FORD
Filipe Luiz Rossi	VOLKSWAGEN
Gabriel Marcondes C. Vieira	HPE
José Cesar Turra Ponte	GMB
Leandro Pacheco	NISSAN
Lincoln Cancio	MARELLI
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Mario Reis Pinto	MBBras
Mauricio Tadeu Fagiani Corrêa	HONDA
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

Hermann Klein

ETAS

2. EXPEDIENTE

A ata da reunião anterior foi lida e aprovada.

3. ASSUNTOS TRATADOS

O Sr. Mario Reis (MBBras) informou que o grupo de OBD para veículos pesados também está avaliando alternativas para a evolução do PID0x93 relativo ao requisito de gravação de falhas por 720 dias, uma vez que a regulamentação Euro VI evoluiu para mecanismos de persuasão do motorista, como por exemplo limitação de torque.

O IBAMA publicou a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 23, DE 24 DE SETEMBRO DE 2020, disponível no link <https://www.in.gov.br/web/dou/-/instrucao-normativa-n-23-de-24-de-setembro-de-2020-280059964>, a qual regulamenta o OBDBr-3, de acordo com o texto discutido e elaborado por este GT.

A Sra. Michele apresentou a comparação que fez entre dos textos da IN 23/2020 e a proposta de IN enviada pelo GT, destacando as diferenças encontradas, como por exemplo a renumeração dos incisos e parágrafos dos Artigos 4º, 5º e 6º o que causou erro nas referências feitas à estes parágrafos diversas vezes a longo no anexo, por se tratar dos requisitos de monitoramento e das tabelas de limites para a ativação da LIM de cada fase do Proconve e tipo de motorização.

As sugestões de correção da IN 23/2020 constam na tabela abaixo, e serão informadas ao IBAMA para uma possível publicação de errata. Caso algum participante encontre outros pontos, por favor informar à Sra. Michele até dia 14/10.

Local da IN 23/2020	Onde se lê:	Leia-se: (correções sugeridas pelo GT AEA)	Justificativa das correções:
No inciso II do Artigo 5º, antes da Tabela 2	-	“Tabela 2 - Limites de emissão para ativação da LIM da Fase PROCONVE L7”	Incluir o Título da Tabela 2.
Na Tabela 2 do inciso II do Artigo 5º	“VLC = Veículo Leve Comercial, incluindo os veículos com características especiais para uso fora”	“VLC = Veículo Leve Comercial, incluindo os veículos com características especiais para uso fora de estrada”	Incluir as palavras “ de estrada ” para completar a frase e a definição.
Em todo o Anexo	§ 1º do art. 4º	Inciso I do art. 4º	Correção da referência.
	§ 2º do art. 4º	Inciso II do art. 4º	
	§ 3º do art. 4º	§ 1º do art. 4º	
	§ 4º do art. 4º	§ 2º do art. 4º	

	§ 1º do art. 5º	Inciso I do art. 5º	
	§ 2º do art. 5º	Inciso II do art. 5º	
	§ 3º do art. 5º	§ 1º do art. 5º	
	§ 4º do art. 5º	§ 2º do art. 5º	
	§ 1º do art. 6º	Inciso I do art. 6º	
	§ 2º do art. 6º	Inciso II do art. 6º	
	§ 3º do art. 6º	§ 1º do art. 6º	
	§ 4º do art. 6º	§ 2º do art. 6º	
no item 1.1.1.18 do Anexo	“- tipo de conversor catalítico (por exemplo: de oxidação, de redução, trivalente, aquecido, outro);”	“- tipo de conversor catalítico (por exemplo: de oxidação, de redução, trivalente, aquecido, SCR, outro);”	Incluir o tipo “ SCR (Selective Catalytic Reduction)”, pois é um exemplo importante para definição dos critérios de agrupamento de família de OBD.
no item 5.1.1.V Tabela 1 do Anexo	“(2) No caso do módulo de controle do motor é necessário informar também o código de identificação da”	“(2) No caso do módulo de controle do motor é necessário informar também o código de identificação da calibração”	Incluir a palavra “ calibração ” para completar a frase.
no item 5.1.1.VI.n) do Anexo	“de acordo com o item 8 da Parte 8”	“de acordo com o item 8.8”	Correção da referência.
no item 5.1.1.VIII Tabela 2 do Anexo	“Ciclo de Précondicionamento”	“Ciclo de Précondicionamento (*)”	Incluir o asterisco para relacionar apenas esta coluna da tabela com a nota logo abaixo da tabela.
no item 6.2.1. do Anexo	“o QIP armazenado anteriormente deve ser substituído por aquele relativo às correspondentes à nova falha em questão.”	“o QIP armazenado anteriormente deve ser substituído por aquele relativo às condições correspondentes à nova falha em questão.”	Incluir a palavra “ condições ” para completar a frase e evitar diferentes interpretações.
no item 7.1.7. do Anexo	“Para confirmação do atendimento das condições do item 7.1.6, o programa que abrange a forma de coleta de dados, a frota alvo, a periodicidade da amostragem e a forma de controle será definidos em uma regulamentação específica do Ibama.”	“Para confirmação do atendimento das condições do item 7.1.6, o programa que abrange a forma de coleta de dados, a frota alvo, a periodicidade da amostragem e a forma de controle será definido em uma regulamentação específica do Ibama.”	Alterar a palavra “definidos” para “ definido ” a fim de deixar claro que o que será definido é o programa, o qual deve incluir os demais itens mencionados.
no item 7.3.2.7.3. do Anexo	“7.3.2.5, 7.3.2.5.1 e 7.3.2.5.2”	“7.3.2.7, 7.3.2.7.1 e 7.3.2.7.2”	Correção da referência.

O Sr. Cesar Ponte (GM) lembrou que para o completo atendimento ao §4º do Art. 18 da CONAMA 492/2018 e ao Art. 16 da Instrução Normativa 23/2020 é essencial que seja implementado um Programa de Inspeção e Manutenção Veicular capaz de coletar os dados do OBD dos veículos e gerenciar este grande banco de informações de forma a torna-las uteis para o controle ambiental. No entanto, esta discussão ainda não está ocorrendo.

O Sr. Marcos Palasio (BOSCH) informou que no OBD da Califórnia existe um item que poderia ser interpretado de forma similar ao PID 0x93, o Permanent DTC (PDTTC), que, apesar do sistema permitir ser apagado depois de corrigir a falha, estes PDTTCs são acessíveis via PID093 e contam as horas de falhas, e assim não haveria necessidade de um novo serviço de acesso a esses códigos. O Sr. Rogerio Craveiro (GMB) questionou se se trata do Mode 0A, e o Sr. Palasio irá levantar mais informações sobre o assunto.

O Sr. Renato Linke (CETESB) entende que o GT deveria enviar um relatório ao IBAMA com o posicionamento sobre uma nova solução ao atendimento do §4º do Art. 18 da CONAMA 492/2018 ou sobre manutenção do PID0x93 desde que devidamente justificada até Abril de 2021, para que o IBAMA possa publicar sua decisão até Junho de 2021, conforme Art. 16 da Instrução Normativa 23/2020. Assim, solicita que os participantes apresentem ideias para possíveis soluções ou justificativas, sobre este assunto para aprofundar o debate na próxima reunião.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 27 de Outubro de 2020 (Terça-Feira)
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Via Web - Microsoft TEAMS

PAUTA:

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

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas