

ATA DA 12ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2020

DATA: 27 de outubro de 2020 (Sexta-feira).
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Via Microsoft Teams.

PRÓXIMA REUNIÃO: 12 de Novembro de 2020 – às 09h00 – Via TEAMS

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

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Caio Cesar Carlos Ferreira	PSA
Carla Ghirotti Sousa	VOLKSWAGEN
Cinthia Tamarindo	INDIVIDUAL
Djeymes Peressim	DELPHI
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VOLKSWAGEN
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Leandro Pacheco	NISSAN
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Marcos Y. Tabuti	VWCO
Mario Reis Pinto	MBBras
Mauricio Tadeu Fagiani Corrêa	HONDA
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Rogério Craveiro	GMB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues	FCA
Victor Martins	RENAULT
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Luis Felipe Tiosse	UMICORE
--------------------	---------

2. EXPEDIENTE

A ata da reunião anterior foi lida e aprovada.

3. ASSUNTOS TRATADOS

A Sra. Michele informou que a tabela presente na ata da reunião anterior com as sugestões de correção da IN 23/2020 foi enviada ao IBAMA, o qual analisará a melhor forma para publicar estas correções.

O Sr. Marcos Palasio (BOSCH) apresentou o material distribuído previamente sobre o PDTC (*Permanent Diagnostic Trouble Codes*):

- ✓ A partir de 1º de julho de 2019, a presença de PDTCs será considerada como parte dos critérios de falha na determinação do resultado da inspeção veicular (Smog Check) da Califórnia.
- ✓ O propósito da implementação dos PDTCs na Califórnia é muito parecido com o propósito do requisito de gravação de falhas por 400 dias da Resolução CONAMA, o de evitar fraudes no programa de Inspeção Veicular com a utilização de peças provisórias nos veículos, como explicado no trecho da apresentação destacado abaixo:

“5. Por que os PDTCs estão sendo incluídos no Programa Smog Check da Califórnia?

Desligar a bateria do veículo ou usar uma ferramenta de varredura são técnicas às vezes usadas para limpar as informações do OBD de um veículo que tem uma luz indicadora de mau funcionamento acesa na tentativa de esconder o fato de que o veículo está com defeito. Alguns desses veículos podem passar por uma inspeção Smog Check antes que o veículo possa reidentificar o problema subjacente que define a luz indicadora de mau funcionamento e DTC (s). Isso pode ter um impacto alto na qualidade do ar e diminuir a eficácia do programa Smog Check. Embora o uso de monitores de prontidão reduza as chances de aprovação em uma inspeção Smog Check com um DTC ativo, os PDTCs podem garantir que os sistemas de controle de emissão estejam funcionando corretamente.”

- ✓ Os PDTCs não são reiniciados quando a bateria do veículo é desconectada e nem apagados por ferramentas de verificação de OBD.
- ✓ A única maneira de limpar um PDTC é consertar o problema do veículo que originalmente causou o PDTC e seu DTC correspondente e, em seguida, permitir que o veículo tenha tempo suficiente para rodar novamente o monitor que identificou o problema. Quando o monitor é executado sem identificar um problema, o PDTC se auto-limpará.

Os participantes do GT concordam que o PDTC é um bom caminho para complementar o PID0x93 no atendimento da resolução CONAMA, e como já é utilizado na Califórnia, caso seja aceito pelo IBAMA e demais partes interessadas, evitaria a necessidade de revisão de normas internacionais em função apenas da legislação brasileira, o que demandaria um tempo de negociação muito extenso com os responsáveis por estas normas, possivelmente extrapolando o prazo para a publicação do requisito para a fase PROCONVE L8 e inviabilizando o desenvolvimento e aplicação para esta fase.

O Sr. Renato Linke sugeriu que se estude mais profundamente o funcionamento dos PDTCs para se entender mais sobre, por exemplo, depois de quantos warm-ups o defeito se corrige, se são as 4 primeiras ocorrências que ficam registradas ou se dependem de suas severidades, entre outros. Também pode ser estudado o conceito de outros PIDs como o PID 30 (número de warm-ups conduzidos desde que o DTC foi limpo) e PID 31 (distância percorrida desde que o DTC foi limpo).

Com isto, o GT poderá estruturar um conjunto de ferramentas (PDTC, PID 93, PID 30, PID 31, PID 21, entre outros) para formar conjunto mais robusto ao atendimento do §4º do Art. 18 da CONAMA 492/2018.

O Sr. Renato Linke gostaria de apresentar princípio de funcionamento deste conjunto de ferramentas para o IBAMA, com uma apresentação muito didática, até março de 2021, e assim, o GT irá focar na preparação deste material nas próximas reuniões, por isso solicita que as empresas levantem e compartilhem mais informações sobre este assunto.

O Sr. Eduardo Ebeling (VW) fez uma apresentação sobre possíveis novos monitores para OBD Diesel para a fase L8, referencias e dificuldades para a discussão dos limites de OBD,

- > Os níveis de CARB OBDII (BIN) são baseados em “NMOG + NOx” e OBDBr-3 Diesel PL7 é baseado em “NMOG” e “NOx” separados;
- > Alguns diagnósticos devem monitorar NMOG ou NOx individualmente (por exemplo: conversão de catalisador);
- > Fatores OBD agrupando “x” e “y” ou o delta BIN devem ser sugeridos?
- > O VLC e o VLP devem ter valores iguais ou diferentes?

O material será distribuído junto com esta ata e a discussão sobre OBD Diesel L8 será aprofundada após a discussão da complementação do PID0x93.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 12 de Novembro de 2020 (Quinta-Feira)
HORÁRIO: 09h00
LOCAL: Via Web - Microsoft TEAMS

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Discussão da complementação do Artigo 16 (PID0x93).

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas