

ATA DA 33ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO RDE EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 09 de Novembro de 2020; segunda-feira.
HORÁRIO: 14h00
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: 23 de Novembro 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 dos Reis Silva	VOLKSWAGEN
Andre Sperl	VCA
Cinthia Costa	INDIVIDUAL
Danilo A. Torres	GM GPS
Djeymes Gustavo Peressim	DELPHI
Eber Mendes	ROBERT BOSCH
Fabricio Dias Pereira	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Francisco Emilio Baccaro Nigro	USP
Giancarlo Silva	NISSAN
Gilberto Augusto	TCA HORIBA
Gladson Barchi	BASF
José Cesar Turra Ponte	GMB
Lucas Burkart	BMW
Marco Túlio A. Inocêncio	Robert Bosch
Marcos Eduardo Toledo	VOLKSWAGEN
Marina Miki Inoue	VOLKSWAGEN
Mario Reis Pinto	MBBras
Michel Matias Martins	VOLKSWAGEN
Michele Karl Gansauskas	TOYOTA
Mikel Breviglieri	TOYOTA
Nikolas Penof	TCA HORIBA
Omar Corsso	ROBERT BOSCH
Rafael Rossini	GMB

Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Ricardo Trevisan	GMB
Roberto Cota Coura	FIAT
Rui de Abrantes	CETESB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Victor Luglio	IDIADA
Victor Martins	RENAULT
Vinicius Coelho Costa	AVL
Virgolino de Oliveira Neto	FEV
Wagner Silva Pinez	HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Reginaldo C. Siqueira	GMB
-----------------------	-----

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior

Lida a ata da 32ª reunião do GT.
A ata foi aprovada sem alterações.

2.2 Precisão do PEMS – (Margem de erro)

O Sr. Rui de Abrantes da CETESB informou que ainda não teve de tempo de analisar o trabalho da JRC, que serviu como base para a apresentação sobre a precisão do PEMS.

O Sr. Marcos Toledo da VW, coordenador do GT, reiterou que a recomendação do Sr. Gilberto do Ibama é de que a metodologia de cálculo da margem do PEMS seja incluída no draft de Norma ABNT.

O Sr. Rui de Abrantes sugere que primeiramente sejam discutidos os pontos técnicos referentes ao assunto e que o tema seja esclarecido ao Ibama na sequência.

O tema será discutido na próxima reunião do GT, para que a eventual necessidade de inclusão da metodologia de cálculo no draft de Norma ABNT seja providenciada antes da entrega do texto à ABNT.

2.3 Carta ao IBAMA

O Sr. Marcos Toledo informou que ainda não recebeu resposta da carta enviada ao Ibama. O Sr. Mario Reis da MBBras informou que a confirmação por parte do Ibama em relação às propostas de data de entrega dos resultados de monitoramento e em relação à dispensa de execução de ensaios de RDE para os veículos de baixo volume é crítica por questões de planejamento para os ensaios dos veículos da Fase PROCONVE L7.

O Sr. Marcos Toledo questionará o posicionamento do Ibama em relação aos pontos da carta na próxima reunião de alinhamento, no dia 16/11.

2.4 Revisão da proposta de IN

O Sr. Mario Reis apresentou propostas de inclusão dos pontos 2.13.1 e 2.14 ao draft de Instrução Normativa.

Em relação à disponibilização dos dados adquiridos pelo PEMS, o Sr. Rui de Abrantes esclareceu que tratam-se dos arquivos em formato .csv disponíveis nos equipamentos. O Sr. Roberto Coura da FCA informou que os dados brutos dos equipamentos podem não respeitar o mesmo padrão entre os diferentes equipamentos PEMS e pode ser necessário algum tipo de tratamento dos dados.

O Sr. Rui de Abrantes informou que falta no texto a previsão de reconhecimento da empresa prestadora de serviço, que foi proposta pela CETESB em versões anteriores do draft de IN. O texto referente a esse requisito será incorporado ao draft de IN atual para que seja avaliado e discutido nas próximas reuniões.

O Sr. André Forcetto da CETESB sugere que sejam submetidas à validação pelo IBAMA pelo menos duas rotas de ensaio RDE por cada empresa reconhecida para a execução dos ensaios. A preocupação é que eventualidades como trânsito anormal, acidentes ou obras em uma das rotas validadas não impeça a execução dos ensaios.

Alguns membros do GT apontaram dificuldades em relação à criação de rotas adicionais, devido à localização de seus laboratórios, como por exemplo a necessidade de se utilizar ruas de bairros ao invés de vias principais, com menor representatividade de trânsito, ou a dificuldade em criar rotas completamente diferentes em trechos próximos a rodovias. Os representantes da CETESB informaram que pequenas alterações nas rotas originais podem ser consideradas como uma segunda rota.

O Sr. André Forcetto sugere também que o critério de família de RDE permita no máximo veículos dentro de até 4 níveis de emissões (BINs) em uma mesma família. Devido à falta de tempo na reunião para concluir a apresentação das suas sugestões, o Sr. André Forcetto enviará sugestões adicionais por e-mail, para que sejam incorporadas ao draft de IN atual e para que sejam avaliadas e discutidas nas próximas reuniões.

O texto com as propostas de inclusão e alteração será distribuído aos membros do GT.

2.5 Validação do software dos equipamentos PEMS

O Sr. Vinicius Costa da AVL questionou aos representantes da CETESB se o software dos equipamentos PEMS poderá ser validado seguindo o procedimento atual utilizado por suas matrizes.

Os representantes da CETESB informaram que os resultados da validação do PEMS serão confrontados com o cálculo do EMROAD.

O Sr. Nikolas Penof da Horiba informou que o software dos equipamentos PEMS é desenvolvido pelas suas matrizes em conformidade com os cálculos da legislação e não é

aberto a alterações, e que o EMROAD, por se tratar de uma ferramenta de estudos, pode apresentar desvios em seus resultados.

Os representantes da CETESB entendem que pequenas variações entre os resultados podem ocorrer. Em caso de diferenças significativas entre os resultados do software do PEMS e do EMROAD, a CETESB entende que o fabricante do PEMS deverá comprovar que os cálculos através do software do equipamento estão corretos.

O Sr. Rui de Abrantes entende que, além da validação do software do PEMS, as empresas que executam os ensaios assim como suas equipes e seus equipamentos deverão passar por processo de reconhecimento pela CETESB.

2.6 Revisão da proposta de Norma ABNT

O Sr. André Forcetto sugere as seguintes inclusões ao relatório de ensaio:

- Emissão de cada um dos componentes do gás medido, em gramas por quilômetro, na parte urbana, rural e total.
- Os fatores RFk aplicados nos cálculos de emissões.

O Sr. André Forcetto enviará sugestões adicionais por e-mail, para que sejam incorporadas ao draft de Norma ABNT atual e para que sejam avaliadas e discutidas nas próximas reuniões.

2.7 Status da edição do draft de Norma ABNT para os ensaios de RDE

O Sr. Mario Reis informou que houve mais uma reunião sobre a edição do draft de Norma ABNT com o Sr. Albertin da ABNT e com a Sra. Fernanda Carvalho da CE de Emissões de Veículos Leves. Algumas das definições do draft de Norma ABNT foram excluídas, pois já estavam contempladas no corpo do texto.

Os representantes da ABNT informaram que a princípio não será necessária alteração da ordem dos anexos do texto, uma vez que a Figura 2 (verificação da validade do percurso) orienta a sequência correta de execução do ensaio e análise dos resultados.

A evolução do trabalho de edição do texto junto aos representantes da ABNT será reportada nas próximas reuniões do GT.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 23 de Novembro de 2020; segunda-feira.

HORÁRIO: 14h00

LOCAL: Reunião remota via “Teams”; link providenciado pela AEA.
Sede da AEA, – Rua Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PAUTA:

- Discussão sobre a precisão do PEMS e o impacto na definição dos fatores de conformidade.
- Discussão sobre as propostas de alterações no draft da Instrução Normativa.
- Discussão sobre as propostas de alterações no draft de Norma ABNT.
- Status da edição do draft de Norma ABNT para os ensaios de RDE.

Dados coligidos por Mario Reis.