
ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA. 06ª REUNIÃO (CONJUNTA) DA COMISSÃO TÉCNICA DE EMISSÕES DE VEÍCULOS PESADOS e GT DE OBD/AES DE PESADOS EM 2021

DATA: 18 de Junho de 2021 (Sexta-Feira)

HORÁRIO: 09:00h às 12:00h

LOCAL: Reunião via TEAMS.

PRÓXIMA REUNIÃO: 13 de Julho de 2021 (Terça-Feira) às 09h – Via TEAMS

Coordenador: Tadeu C. Cordeiro de Melo (PETROBRAS)

Vice Coordenador: Marcos Y. Tabuti (MAN)

Coordenador do GT: Bárbara Konishi Bassi (CUMMINS)

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alessandro Depetris	CNH/IVECO
Alex Araujo Bressam	SCANIA
Barbara Konishi Bassi	CUMMINS
Daniel Ribeiro Pereira	SCANIA
Eduardo Nogueira Dias	BASF
Georges Vretos Glyniadakis	AVL
Haraldo Rehder	INDIVIDUAL
Igor Faust Ostapiuk	VOLVO
José Antônio de Souza Junior	UMICORE
Luana Cristina Xavier Camargos	MAUA
Marcos Y. Tabuti	VWCO
Mario Reis Pinto	MBBras
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Nikolas Penof	TCA-HORIBA
Oswaldo França Mendes Junior	MAUA
Patricia Bem	VOLVO
Paulo Jorge Santo Antonio	MBBras
Rafael Manfredi	INDIVIDUAL
Rodrigo de Castro Pinto Freitas	INNOSPEC
Rodrigo Manoel Nunes Vieira	CETESB
Rodrigo Rubim de Oliveira	ROBERT BOSCH
Rui de Abrantes	CETESB
Samuel Merli	NAPRO
Suellen Thomé Gaeta	CUMMINS

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1. Leitura da Ata da reunião anterior

Foi realizada a leitura da ata da reunião conjunta anterior, que foi aprovada sem ressalva.

2.2. Calibração do Contador de Partículas

O Sr. José Souza da Umicore conversou com o Sr. Vinicius Costa da AVL visando a elaboração de um escopo para criação do laboratório de calibração do contador de partículas no país e agendou reunião do grupo para o dia 23 de junho.

2.3. Proposta de Readequação do RVEP (299/01)

A próxima reunião está prevista para o dia 22/06.

2.4. Resolução CONAMA 490/2018 – Carregamento para medição de Tráfego Real






A resolução CONAMA 490/2018 (carregamento para medição de Tráfego Real) apenas menciona que deve ser feito segundo a diretiva R49.06, anexo 10, apêndice1:





“The vehicle payload shall be 50-60 per cent of the maximum vehicle payload in accordance with Annex 8.

For the purpose of in- service conformity testing the payload may be reproduced and an artificial load may be used. In the absence of statistics to demonstrate that the payload is representative for the vehicle, the vehicle payload shall be 50 - 60 per cent of the maximum vehicle payload.

The maximum payload is the difference between technically permissible maximum laden mass of the vehicle and the mass of the vehicle in running order as specified in Annex 3 to Special Resolution No.1 (TRANS/WP.29/1045)”.

Na figura a seguir são mostrados exemplos de configurações previstas na regulamentação do CONTRAN e seus respectivos PBTs (Peso Bruto Total) e PBTCs (Peso Bruto Total Combinado).

Tipo de veículo	Config.		PBT
Caminhão Rígido e Ônibus urbano	4x2		16t
Ônibus rodoviário			18t
Caminhão Rígido e Ônibus urbano	6x2 e 6x4		23t
Ônibus rodoviário			21,5t

Tipo de veículo	Config.		PBTC
Caminhão-trator + Semi-reboque	4x2 + semi-reboque 2 eixos		33t
	4x2 + semi-reboque 3 eixos		41,5t
	6x2 e 6x4 + semi-reboque 3 eixos		48,5t

PROPOSTA DE TEXTO para discutir próxima reunião:

“O entendimento da comissão é que para efeito de cálculo do carregamento para ensaios de emissões de tráfego real, deverão ainda ser respeitados os seguintes critérios:

- Para caminhões (rígido) e ônibus: carregamento baseado no Peso Bruto Total – PBT (declarados na solicitação INFOSEV, menos a tara) permitido por lei (CONTRAN 210/2006 ou sua sucedânea) ficando o resultado final do peso físico da combinação na balança limitado a 29 t para veículos rígidos e a 39,5 t para ônibus articulado.
- Para caminhões-tratores: carregamento baseado no Peso Bruto Total Combinado – PBTC (declarados na solicitação INFOSEV, menos a tara) permitido por lei (CONTRAN 210/2006 ou sua sucedânea) ficando o resultado final do peso físico da combinação na balança limitado a 57t.”

Foi disponibilizado um exemplo de fórmula baseada na R49, disponibilizada pela Volvo para avaliação do grupo:

$$PL (\%) = \frac{\text{Weight from scale} - (\text{Tractor MRO} + \text{Trailer MRO})}{\text{Max GCW} - (\text{Tractor MRO} + \text{Trailer MRO})} * 100$$

$$0.5 (50\%) = \frac{\text{Weight from scale} - (14+10)}{74 - (14+10)}$$

Weight from scale = 49 ton

$$0.6 (60\%) = \frac{\text{Weight from scale} - (14+10)}{74 - (14+10)}$$

Weight from scale = 54 ton

Obs: *Weight from scale*: Peso do veículo testado.

Houve consenso de que a carreta faz parte da tara dos veículos e restaram os seguintes pontos para discutir e esclarecer para a próxima reunião:

a) Com que carga o fabricante deve ensaiar o trator? Ensaiar com 50-60% da carga máxima do LCVM do veículo;

b) Esclarecer questões para realização de ensaios de RDE e de ISC;

Segue em anexo apresentação do Sr. Alex Bressam da Scania sobre o tema.

3. GT OBD e AES PESADOS

3.1. OBD para a fase P8

A comissão chegou a um consenso para utilização de falhas (**PDTC**) permanentes conforme a legislação da China, NSVI:

- Mínimo de 4 códigos de falhas armazenadas;
- Armazenar falhas que ativam a LIM contínua (falhas classe A e B1 acima de 200 horas);

A legislação NSVI foi baseada no CARB, mas segue os padrões J1979 (Mode \$0A: Request Emission-Related Diagnostic Trouble Codes with Permanent Status), J1939 (DM28:Permanent DTCs) e ISO 27145 (SF 0x55: Permanent DTCs - SID 0X19).

Além do PDTC foi aprovado o uso do número de ciclos de warmup realizados após o último apagamento do código de falha convencional (**PID 0x30**) ou (**DM 26**).

A distância percorrida desde esse evento (**PID 0x31**) ou (**DM 21**) como complemento ao PID 0x93 ou DM39 foi aprovada pelo grupo. Como opcional ao PID 31 poderá ser usado o PID 4E para registro de tempo desde o evento de apagamento de falha.

Com o consenso do grupo, será feita apresentação de proposta ao IBAMA na reunião do dia 21/06 para direcionamento/alinhamento do texto da IN.

Para efeito de informação do grupo, foi publicada a IN 07/2021 sobre OBD para veículos leves, disponibilizada no dia 18 de junho no diário oficial.

Link: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-n-7-de-16-de-junho-de-2021-326524208>

4.SOLICITAÇÕES À SECRETARIA DA AEA

Não há demanda para a secretaria da AEA.

5. PRÓXIMA REUNIÃO: CT EMISSÕES E GT OBD/AES DE VEÍCULOS PESADOS

DATA: 13 de julho de 2021
HORÁRIO: 09:00h-12:00h
LOCAL: Via Microsoft Teams

PAUTA CT EMISSÕES DE VEÍCULOS PESADOS:

- Resolução CONAMA 490/2018 – Carregamento para medição de RDE e ISC
- Outros assuntos.

PAUTA GT OBD E AES PESADOS:

- OBD P8: Retorno do IBAMA e elaboração da IN;
- Outros assuntos.

Anexo: Apresentação da Scania sobre Carregamento para medição de Trafégo Real

Dados coligidos por: Tadeu Melo