

ATA DA 11ª REUNIÃO do Grupo de Trabalho EMISSÕES 2R em 2021

DATA: 07 de Julho de 2021 (Quarta-Feira)
HORÁRIO: 09:30
LOCAL: Vídeo (Teams)

PRÓXIMA REUNIÃO: 21 de julho de 2021 (Quarta-Feira) às 09:30 – Vídeo (Teams)

Coordenador: **Wesney Barbosa (Yamaha)**
Vice Coordenador: **Raphael Sedano (Marelli)**
Secretário: **Rafael Freire (H-D)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Adilson F. da Silva	CETESB
Daniel Arantes Pereira	FUSCO-MOTOSEGURA
Eduardo Missao Sambuichi	YAMAHA
Henrique Zonfrilli	HONDA
Marcos de Oliveira Cesar	CETRA
Monica Higuchi	YAMAHA
Paulo YutakaA Fujikawa	ABRACICLO
Renato Romio	MAUA
Rui de Abrantes	CETESB
Wesney C. Barbosa	YAMAHA

1.2 AUSENTES JUSTIFICADOS

Edson Elpídio Neto	CETESB
Eloy R. Mathias Junior	CETESB
Plínio Back Borges Franco	CETESB
Rafael Shiomatsu Shibayama	CETESB

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 – A ata da última reunião foi lida e aprovada;

2.2 – Durante a reunião, foram tratados 2 grandes temas, que foram:

- a) o draft da IN de OBD M1;
- b) o draft da IN de Emissões.

2.3 – IN OBD M1:

2.3.1 – O coordenador informou que a proposta de alteração da Nota 1) da tabela de componentes monitorados foi retirada, permanecendo o texto anterior;

2.3.2 – Foi proposto pela CETESB a exclusão do tópico abaixo, constante do item 5.2.4.2.4: “b) Para veículos bicombustível, durante cinco segundos após a troca de combustível para permitir que os parâmetros do motor sejam reajustados;”

2.3.3 – Foram solicitados mais dados ou estudos com relação à contribuição encaminhada pelo CETRA, para inclusão de um tópico d) ao item 5.2.4.2.4, conforme segue: “d) Caso a capacidade de monitoramento do OBD for alterada por baixos níveis de combustível. A desativação não deve ocorrer quando o nível do tanque de combustível estiver acima de 20% da capacidade nominal do tanque de combustível”.

2.3.4 – Com relação às contribuições enviadas pela empresa Kawasaki, foi explicado que os textos da IN de OBD M1 se baseiam na GTR18 (2017), sendo que as alterações solicitadas fazem referência à Diretiva Europeia DR.134, com conceitos anteriores aos da GTR18.

2.3.5 – A proposta de OBD pela empresa Kawasaki será enviada posteriormente ao Grupo para análise.

2.3.6 – O coordenador solicitou que todas as análises pendentes sejam finalizadas até a próxima reunião do dia 21/07/2021, quando o texto da IN deve ser concluído para cumprir com os prazos acordados junto ao IBAMA.

2.4 – IN de Emissões:

2.4.1 – Com relação ao tema Durabilidade, foi debatido quanto a realização da rodagem parcial.

Os ATCs (CETESB/IMT) questionaram sobre a validade da extrapolação da deterioração após os 50% de acúmulo de rodagem. Também foi pontuado que essa rodagem seria um descumprimento à Resolução CONAMA 493/2019, a qual menciona as distâncias que devem durar os sistemas de controle das emissões.

Para as montadoras, o método é uma boa opção pensando-se em custo-benefício devido ao menor tempo de duração dos ensaios.

Como não houve consenso dentro do GT, ficou estabelecido que o tema deverá ser levado para avaliação do IBAMA.

2.4.2 – Com relação aos Ciclos de Rodagem (AMA e SRC-LeCV), o coordenador apresentou estudos realizados durante o desenvolvimento do ciclo SRC-LeCV, tendo características com melhor custo/benefício geral.

A rodagem total representa um ciclo similar ao SRC desenvolvido para veículos leves, com mecanismos melhores de controle da degradação, representando melhor a realidade de condução, com acelerações e desacelerações seguindo a base do ciclo WMTC, originado a partir de dados de condução real em rua.

As velocidades são maiores do que as compreendidas no ciclo AMA, o que reduz o tempo para o acúmulo da quilometragem desejada, porém criando um desafio para o atendimento por acelerar o envelhecimento térmico e o envenenamento do catalisador.

Exemplo de velocidades médias para a categoria L3 (motocicletas de baixa cc):

AMA	48,18 km/h
SRC-LeCV	52,90 km/h (para 5 voltas)
SRC-LeCV	70,08 km/h (para 7 voltas)

O ciclo SRC-LeCV também inclui fases de *soak* e fases frias, o que não ocorre no ciclo AMA.

O ciclo AMA foi desenvolvido na década de 70 e não reflete as tecnologias atuais, condições de condução e deterioração. Por estes motivos, será descontinuado na EU (até 31/12/2024 está sendo aceito como alternativa de transição)

Considerando as vantagens do ciclo SRC-LeCV, foi consenso do grupo de que serão mantidos os 2 ciclos como opção, cabendo estudos futuros comparativos para uma possível retirada do ciclo AMA.

2.5 – Por solicitação do IBAMA, está sendo incluído na IN de Emissões o Art. 7º para definir o entendimento de uma possível dupla interpretação existente na Resolução CONAMA 493/2019, Art.9, §3, §4 e §5.

Estamos esclarecendo que os testes para a determinação dos FDs de Aldeídos e Emissões Evaporativas não devem ser rodados por veículos com vendas abaixo de 10.000 unidades/ano. O coordenador solicita que a proposta de artigo seja analisada cuidadosamente pelo grupo.

2.6 – O coordenador incluiu a tabela de critérios de agrupamento de família, já na versão traduzida. Foi solicitado atenção e análise para verificar se a tabela está correta.

2.7 – Sem mais assuntos a reunião foi encerrada.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 21 de Julho de 2021 (Quarta-Feira)

HORÁRIO: 09:30

LOCAL: Vídeo (Teams)

PAUTA:

- Análise final da IN de OBD M1;
- Análise dos pontos em aberto da IN de Emissões.

Dados coligidos por Henrique Zonfrilli (Honda) e Wesley Barbosa (YAMAHA)