

2. EXPEDIENTE

A ata da reunião anterior foi lida e aprovada com a melhoria de redação abaixo no parágrafo do item 3.2. Saturação do canister.

“Os sistemas dos veículos atuais checam automaticamente a condição de saturação do canister através do snif, e com esta informação a central eletrônica do motor ajusta o controle da mistura ar combustível. Desta forma, não há flutuação na mistura que efetivamente entra em combustão, e, portanto, não há stress no catalisador e não causa impacto nas emissões de escapamento, desde que as funções de controle da mistura sejam corretamente calibradas.

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Proposta de limites para OBD Diesel L8:

A tabela com a proposta de limites apresentada na reunião anterior foi mostrada novamente para receber os comentários de todos.

O Sr. Rui de Abrantes (CETESB) opinou que os valores de CO de 2500mg/km dos 3 BINs mais altos parecem ser muito elevados, e sugeriu a redução para 2000mg/km.

O Sr. Cesar Ponte (GM) disse que estes níveis mais altos são apenas para permitir uma transição gradual dos veículos da fase Proconve L7 para a fase L8, já que a média corporativa do L8 diminui consideravelmente a cada 2 anos, e os modelos terão que ser desenvolvidos em BINs mais baixos para contribuírem com o resultado da média empresa.

O Sr. Rui entendeu que os 3 BINs mais altos, cujo limite de OBD é 2500 mg/km, serão pouco utilizados, e por pouco tempo, e concordou com a manutenção deste valor da tabela de OBD.

Proposta de limites para OBDBr-3 Diesel L8 [mg/km]				
Nível (BIN)	NMOG	Nox	CO	MP
320	300	600	2500	60
280	290	520	2500	60
250	280	460	2500	60
220	270	405	2000	30
200	260	370	2000	30
170	250	310	2000	27
140	240	255	2000	18
110	230	200	2000	18
80	210	150	2000	18
70	180	135	1500	18
60	150	120	1500	18
50	120	105	1500	18
40	90	90	1250	18
30	70	65	1250	12
20	50	40	1000	12
0	0	0	0	0

3.2. Proposta de texto para OBD Diesel L8:

Não houve comentários sobre a proposta de texto com os requisitos técnicos dos monitores do OBD Br-3 para veículos Diesel na fase PROCONVE L8 distribuídos junto com a ata da reunião anterior.

O Sr. Cesar mostrou e explicou novamente o arquivo ressaltando que as partes que foram acrescentadas pelo grupo pequeno estão destacados na **cor azul**.

O Sr. Oswaldo (MAUA) questionou se o correto seria fazer a menção da SAEJ1979 ou SAEJ1979DA e se o número total de falhas simuladas mencionadas no item 4.4.2 inclui também as falhas elétricas. O Sr. Ebeling (VW) sugere utilizar a referência a SAEJ1979 por ser mais genérica, mas o grupo pequeno irá avaliar. O Sr. Cesar confirmou que todas as falhas, inclusive as falhas elétricas, estão incluídas no limite de falhas a serem demonstradas nos testes de certificação.

Na nova versão do texto elaborado pelo grupo pequeno e apresentado a todos durante a reunião, incluiu as modificações na Parte 4 do Anexo. Os requisitos do PDTC e Ei-AECD (rastreamento) foram traduções da regulamentação norte americana, CARB13.

3.3. Cronograma de trabalho:

Considerando o prazo previamente acordado para envio da proposta de texto, e as reuniões pré-agendadas do GT, ficou alinhado o cronograma:

- **13/9:** reunião de alinhamento entre IBAMA e coordenadores – alinhar formato de texto que o Ibama gostaria de receber do GT e confirmar data de envio da proposta.
- **14/9:** Reunião do GT para receber comentários e discutir proposta de texto e justificativa técnica.
- **30/9:** Reunião do GT para receber comentários e discutir proposta de texto.
- **05/10:** Reunião do GT para receber comentários fazer pequenos ajustes no texto caso necessário.
- **08/10:** Envio da proposta de texto ao IBAMA.
- **Dezembro/2021:** Previsão de publicação da Instrução Normativa contendo OBD Diesel L8.

A Sra. Michele irá elaborar uma proposta de justificativa técnica dos novos artigos da IN a ser encaminhada junto com a proposta de texto ao IBAMA.

Devido ao prazo curto, o GT solicita que todos os participantes analisem a proposta de texto já disponibilizada pelo grupo pequeno e tragam comentários para a próxima reunião.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 14 de Setembro de 2021 (Terça-feira)

HORÁRIO: 09h00

LOCAL: Via Web - Microsoft TEAMS

PAUTA:

1. Leitura e aprovação desta ata;
2. Definição dos limites para OBD Diesel L8;
3. Discussão da proposta de texto da IN do OBD Diesel L8.

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas