

## ATA DA 22ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD (9ª reunião em 2021)

**DATA:** 08 de outubro de 2021 (sexta-feira).

**HORÁRIO:** 09h30

**LOCAL:** Via Microsoft Teams.

**PRÓXIMA REUNIÃO:** 22 de Outubro de 2021 (Sexta-Feira) às 09h00 – Via TEAMS

Coordenador: **Renato Linke** (CETESB)

Vice-Coordenadora: **Michele K. Gansauskas** (TOYOTA)

### 1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

#### 1.1. PRESENTES

Darlan Souza	RENAULT
Dirceu Roberto Fusaro Junior	CAOA
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VOLKSWAGEN
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando A. L. Moreto	FORD
Gladson Barchi	BASF
José Cesar Turra Ponte	GM
Leandro Pacheco	NISSAN
Luis Felipe Tiosse	UMICORE
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcelo Camargo	HPE
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Mario Reis Pinto	MBBras
Maurício C. Carmona	INDIVIDUAL
Michele K. Gansauskas	TOYOTA
Oswaldo Mendes França Junior	MAUA
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Renato Viana Dias	MBBras
Rodrigo Rubim de Oliveira	ROBERT BOSCH
Rogério Craveiro	GM
Vladimir Ferrari	BASF

#### 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Djeymes Peressim	BORGWARNER
------------------	------------

## 2. EXPEDIENTE

A ata da reunião anterior foi lida e aprovada.

O Sr. Oswaldo (MAUA) comentou que a palavra “único” adicionada no item 2.7.2.2.2.3 constava em apenas uma das versões dos documentos distribuídos junto com a ata. Após a aprovação do grupo para o acréscimo desta palavra, a alteração foi feita em todos os documentos.

## 3. ASSUNTOS TRATADOS

Proposta final de texto do OBD Br-3 para Diesel L8 e PDTC:

O Sr. Cesar (GM) encontrou mais 3 correções na redação que não causam impacto técnico. As alterações feitas foram:

- Correção - Item renumerado de 7.6.1 h) para j): (nos dois arquivos)

j) Sistema de alimentação de combustível apenas para motores de ignição por compressão da fase L-8

- item abaixo inclusão da palavra ‘único’ (só no arquivo completo)

2.7.2.2.2.3 *Caso as seguintes condições venham a ser cumpridas em um único ciclo de condução (não necessariamente um ciclo que atenda aos critérios do item 2.7.2.2.2.1):*

- Item 2.4.9.1 inclusão da referência ao Art. 6A (nos dois arquivos)

2.4.9.1. Falhas (minimamente de continuidade elétrica) dos componentes listados no **Inciso I** do Art. 4º e no **Inciso I** do Art. 6º desta Instrução Normativa para veículos com motores de ignição por centelha, ou no **Inciso I** do Art. 5º **e no Inciso I do Art. 6A** desta Instrução Normativa para veículos com motores de ignição por compressão.

- Item 3.1.1.2 inclusão da referência ao Art. 6A (nos dois arquivos)

3.1.1.2. Deficiências que causem o não cumprimento dos limites do OBDBr-3 contidos no **§ 1º** do Art. 4º e **§ 1º** do Art. 6º desta Instrução Normativa para veículos com motores de ignição por centelha, ou no **§ 1º** do Art. 5º **e § 1º do Art. 6A** desta Instrução Normativa para veículos com motores de ignição por compressão.

A Sra. Michele (TOYOTA) mostrou a sugestão abaixo em vermelho de sua matriz para complementar os itens 2.2.2.5. IV, V e VI sobre o mau funcionamento do sistema de controle de pressão de sobrealimentação a fim de deixar mais explícito a aplicação destes requisitos.

**IV. Para veículos da fase L8 onde o sistema de controle da sobrealimentação não provoque emissões acima de quaisquer dos limites de ativação da LIM, e, portanto, não é detectado de acordo com o item 2.2.2.5 I o monitor deve detectar falha toda vez em que o sistema de controle tenha alcançado seu limite superior, (,,).**

Os participantes entendem que o texto em português não deixa margem para outras interpretações, e que este item é aplicável apenas para veículos que a falha neste sistema não cause emissões acima dos limites, e concordam em manter o texto original para evitar também possível efeito cascata em outros itens.

Foi clarificado que a categoria de veículos *Medium-Duty Vehicles* da legislação americana possui GVW (massa total máxima) acima do valor limite da categoria de veículos leves brasileiro, cuja massa total máxima é de até 3.856 kg, e por isso não faz parte do escopo e não foi incluído no texto do OBD Br-3.

Sr. Mauricio Carmona (Individual) questionou por que o texto possui a definição de vários tipos de combustível (Gasolina A, Gasolina C, Gasool A11H50, Gasool A22, GVR, EAC, EAR, EHC, EHR) porém não possui a definição de Diesel comercial e Diesel de referência. Após análise do assunto, o grupo concordou que não é necessário acrescentar esta definição, pois no item o termo Diesel aparece apenas uma vez no texto com referência clara do tipo de combustível que deve ser utilizado, conforme descrito no item 4.3.2:

#### **PARTE 4 - DOS ENSAIOS DE VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO SISTEMA OBDBr-3**

4.3.2. Para os ensaios devem ser utilizados o combustível padrão de referência para emissões (Gasool A22, EHR, Gasool A11H50, GVR ou Diesel), conforme regulamentação vigente.

Os participantes repassaram todo o conteúdo proposto e confirmaram que estas emendas na IN23/2020 irão afetar a parte técnica somente na fase PROCONVE L8, com exceção a algumas melhorias de redação e esclarecimentos que também afetarão a fase PROCONVE L7, porém sem causar impacto técnico relevante no L7.

O Sr. Rogerio (GM) informou que está de acordo com os novos requisitos técnicos, porém, solicitou um prazo adicional pois gostaria de compartilhar uma versão em inglês do texto final para possíveis sugestões/comentários da matriz da empresa que representa. A Sra. Michele irá compartilhar sua tradução simples, não oficial, desta proposta de texto.

A reunião para aprovação final foi marcada para dia 22/10, mas caso algum participante tenha comentário ou receba feedback de sua matriz sobre a proposta, solicita-se que o envie previamente via email para a AEA ou para a coordenação deste GT.

#### **4. PRÓXIMA REUNIÃO**

**DATA:** 22 de Outubro de 2021 (Sexta-feira)

**HORÁRIO:** 09h00

**LOCAL:** Via Web - Microsoft TEAMS

#### **PAUTA:**

- Leitura e aprovação desta ata;
- Aprovação do texto final do OBD Br-3 para Diesel L8 para envio ao IBAMA.

Dados coligidos por Michele K. Gansauskas e Jose Cesar Ponte