



ATA DE REUNIÃO DA CGCRE

Identificação da Reunião

Página 1 de 6

COMITÊ TÉCNICO DE ASSESSORAMENTO À DIOIS – SEGURANÇA VEICULAR

Número/Ano: 06/2010

Data: 05/08/2010

Início: 09:00

Término: 17:00

Local: INMETRO – Av. Santa Alexandrina, 416 – Rio Comprido – Rio de Janeiro/RJ

Presentes:

1. José Augusto (DIOIS/INMETRO);
2. Luciana Pitangueira (DIOIS/INMETRO);
3. Marcus Jonas Monteiro (DIOIS/INMETRO);
4. Ronaldo Garcia Reis (DIOIS/INMETRO);
5. Eliana Viola (DIOIS/INMETRO);
6. Márcio Benício (CGCRE/INMETRO);
7. Alfredo Lobo (DQUAL/INMETRO);
8. Leonardo Rocha (DQUAL/INMETRO);
9. Flávio Sales Ferreira (DICOR/INMETRO);
10. Altamiro Filho (DICOR/INMETRO);
11. Orlando Moreira Silva (CGIT/DENATRAN);
12. Paulo Eugênio Soares Júnior (AMSV);
13. Carlos Augusto Borges (AMSV);
14. Charles Macedo (ACOI);
15. Daniel Fedrigo (RQSUL);
16. Luiz Cremonezi (ANGIS);
17. Sunday Alexandre B. de Souza (POTIGUAR OIA);
18. Octavian Alexandro Rosa (NAPRO) – substituto de Luiz Merli (NAPRO);
19. Adriana Castro (AMSV);
20. Afrânio dos Santos Machado (CENTRAL) – substituto do Sandro Giannastasio.

Ausentes justificados:

- Não aplicável.

Redator:

Secretário Paulo Eugênio Soares Júnior – CENTRAL (OIA 0321) / CNSV (OIA 0350) – (31) 9241 1461 / 3435 5783 / 3332 9004 / paulo@centralbh.com.br / paulo@segurancaveicular.com

Documentos distribuídos:

- Não foram distribuídos documentos.



ASSUNTOS TRATADOS – PAUTA

1) ACESSIBILIDADE – PROBLEMAS PRÁTICOS DE APLICAÇÃO DE REGULAMENTOS

1.1) Dispositivo de bloqueio do veículo com plataforma elevatória em operação (acima de 17 de julho de 2007)*;

1.2) Dispositivo de acionamento manual (macaco) da plataforma elevatória veicular (acima de 17 de julho de 2007)*;

1.3) Guias laterais da plataforma elevatória veicular (acima de 17 de julho de 2007)*;

* O principal fabricante de plataformas elevatórias veiculares do país afirma inviabilidade técnica/econômica para a adaptação dos supracitados itens nos equipados originalmente desprovidos de tais tecnologias (alguns ainda em 2008) e não recomenda intervenções artesanais, que podem comprometer a segurança de equipamento e veículo. Fabricantes de carrocerias e chassi, apesar de questionados, não emitiram declaração oficial sobre a questão. Vale ressaltar que mesmos os veículos novos 2010 não possuem o dispositivo de bloqueio com a plataforma elevatória veicular em operação, portanto, como exigir dos 2007? Há um sério conflito que deverá ser resolvido entre as partes, pois todos os ônibus urbanos (ao menos em Belo Horizonte) fabricados a partir de 17 de julho de 2007 não estão em conformidade com o RTQ anexo à Portaria 260/2007 do INMETRO, portanto sendo reprovados, e não há pronta solução técnica para o devido tratamento dos itens. Exigir adaptações artesanais por parte dos proprietários para sanar os itens, em especial no caso de intervenção em sistemas de freios, seria temerário, impactando significativamente na segurança, portanto os fabricantes (plataforma, carroceria e chassi) devem se manifestar junto ao INMETRO para solução técnica embasada e adequação de regulamentos (caso necessário).

1.4) Declaração de isenção referente à plataforma elevatória veicular (do que se trata tal documento?);

1.5) Letreiro superior de microônibus (mesmo os novos e eletrônicos possuem caracteres menores que 150 mm);

1.6) Veículos urbanos acessíveis a partir de 15 de outubro de 2008 (não seria incorreta a inspeção baseada nas portarias do INMETRO em função de sua simplificação em comparação às NBR ABNT? Como tratar estes casos?);

1.7) Dispositivo de solicitação de parada junto à divisória salão/posto do condutor nos rodoviários (mesmo os veículos novos possuem interruptores superiores, portanto como exigir a adaptação dos usados?);

1.8) Dispositivo tátil do veículo rodoviário (inconsistência do regulamento, apesar de citado na lista não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação);

1.9) Encosto de cabeça amarelo do veículo rodoviário (inconsistência do regulamento, apesar de citado na lista não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação);

1.10) Pontos de apoio amarelos exceto com dispositivo de solicitação de parada obrigatórios (inconsistência do regulamento, apesar de citado de forma dúbia e complicada na lista, não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação);

1.11) Bancos desprovidos de encosto de cabeça (o que deverá ser amarelo?);

1.12) Área reservada (box) para veículos desprovidos de plataforma elevatória veicular fabricados a partir de 17 de julho de 2007 (é obrigatória a sua adequação conforme requisitos mais sofisticados já que são opcionais?);



- 1.13) Piso antiderrapante (qual a especificação e como provar coeficiente mínimo de atrito?);
- 1.14) Banco escamoteável da área reservada (box) para cadeira longitudinal (o regulamento não exige, está correto isto? Afinal, o box pode ser utilizado pelo deficiente visual acompanhado de cão guia e convém que viaje sentado);
- 1.15) Adesivo do deficiente visual acompanhado de cão guia para o banco preferencial direito nos rodoviários (de fato não seria necessária sua instalação, justamente para identificar tal prioridade?);
- 1.16) SIA (junto à porta ou na porta? A semântica tem exatamente o mesmo significado);
- 1.17) SIA do lado esquerdo nos veículos rodoviários (há dubiedade de interpretação do regulamento em função de um simples erro gramatical que tem gerado questionamentos e recusa à instalação por parte do empresariado do setor do transporte);
- 1.18) Largura de 550 mm da área dos degraus dos veículos rodoviários (como adequar através de intervenções estruturais na configuração original de carrocerias, os veículos cuja largura seja inferior? Importante ressaltar que há milhares de casos);
- 1.19) Procedimentos de regularização junto ao DETRAN (ausência de instruções claras para regularização da acessibilidade para fins de registro e licenciamento junto aos DETRANs, em especial quanto aos prazos. Os DETRANs não sabem como agir com a acessibilidade, tanto para veículos usados quanto para novos);
- 1.20) Exigência de fotos da Portaria 124/2010 do DENATRAN em desconformidade com regulamentos do INMETRO (dispositivo tátil de rodoviários e urbanos tipo 2/2A, por exemplo);
- 1.21) Autorizações prévias (qual a real necessidade das autorizações prévias de veículos cujas plataformas sejam originais?);
- 1.22) Teste de opacidade (qual a real necessidade de avaliar a fumaça de veículos adequados à acessibilidade?);
- 1.23) Coleta de dimensões externas originais (qual a real necessidade em se medir dimensões externas originais?);
- 1.24) Dificuldade, burocracia (inacreditável) e demora excessiva nos pedidos de selo de acessibilidade (20 dias, no mínimo, em geral 30);
- 1.25) Falta de qualidade do selo de acessibilidade (adesivo do lado incorreto);
- 1.26) Afixação do selo de acessibilidade (qualquer área envidraçada do veículo compromete a integridade e permanência do selo cuja instalação deve sim ser em local visível, porém de acordo com a conveniência de cada proprietário);
- 1.27) A inspeção dos veículos acessíveis com plataforma elevatória veicular não original de fábrica;
- 1.28) Braço basculante para assentos preferenciais dos veículos urbanos (Portaria 292/10 do INMETRO);**
- 1.29) Outros aplicáveis – contratação de inspetores por organismos de inspeção diferenciados;
- 1.30) 6.1.3 da Portaria 260 quanto aos requisitos da NBR 14022.

Nota: para operação adequada dos regulamentos de acessibilidade, os organismos de inspeção necessitam de decisão e posicionamento oficial do INMETRO nas questões em epígrafe. As pressões do sistema (e toda sua estrutura técnica e jurídica) não permitem que haja dúvidas ou falhas na regulamentação de acessibilidade. Em se tratando de legislação federal urgente de implementação os assuntos são, portanto, prioritários de solução.

2) Utilização do frenômetro no veículo 4 x 4;

3) Análise de emissões em veículos sem carga com limitador de rotação;

4) Assuntos diversos.



PRÓXIMA REUNIÃO

Data: 07 de outubro de 2010

Horário: 09:00 às 17:00

Local: Florianópolis/SC

ATA DA VI REUNIÃO – 05/08/2010

Reuniu-se o Comitê Técnico de Assessoramento à DIOIS/INMETRO (estabelecido pela norma NIT-DIOIS-007 revisão 00 de março de 2009), conforme data, local, pauta, membros e convidados ora relacionados. Luciana Pitangueira (INMETRO) abriu a reunião apresentando todos os participantes e fazendo a exposição dos itens em pauta para discussão e tratamento, a seguir. **1. ACESSIBILIDADE – PROBLEMAS PRÁTICOS DE APLICAÇÃO DE REGULAMENTOS – 1.1) Dispositivo de bloqueio do veículo com plataforma elevatória em operação (acima de 17 de julho de 2007); 1.2) Dispositivo de acionamento manual (macaco) da plataforma elevatória veicular (acima de 17 de julho de 2007); 1.3) Guias laterais da plataforma elevatória veicular (acima de 17 de julho de 2007)** – Paulo Eugênio inicia as colocações afirmando que os próprios fabricantes alegam inviabilidade técnica para a adequação de determinados itens em projetos originais de plataformas elevatórias veiculares, chassi e/ou carrocerias em uso para o cumprimento de requisitos da regulamentação de certificação de acessibilidade vigente (Portaria 260 e 168 do INMETRO, além de outras complementares). Alega ainda que número significativo de ônibus fabricados a partir de 17 de julho de 2007 não dispõe dos citados dispositivos, o que impede a sua certificação pelos organismos de inspeção, criando assim um bloqueio onde do outro lado os proprietários recorrendo aos fabricantes não encontram soluções técnicas razoáveis. Infere que, caso sejam mantidos os requisitos em epígrafe, haverá tendência de isolamento da plataforma elevatória veicular, transformando-a em mera escada, penalizando assim o próprio cidadão. Márcio Benício alega que o INMETRO, como regulamentador, não deve levar em considerações fatores além dos técnicos para a aplicação ou alteração da regulamentação e a autoridade de trânsito deve fazer a sua parte, fiscalizando criteriosamente o cumprimento dos requisitos de acessibilidade e certificação. Se há inviabilidade técnica de adequação o INMETRO deve reconsiderar, porém jamais pressionado por eventual ameaça do empresariado do segmento baseado em argumentos meramente econômicos. Dr. Orlando Moreira diz que o termo “acessibilidade” deve fazer parte do CRLV em campo de observações dos veículos adequados e certificados e os veículos serão sim fiscalizados pelos órgãos competentes, seja DETRAN, ANTT, DER ou órgãos gestores, quando da utilização da via e todas as sanções cabíveis devidamente aplicadas. A certificação é uma etapa do processo de cumprimento da legislação federal. Charles Macedo sugere que seja encontrado um meio eficaz para que a legislação seja cumprida na prática, haja vista que no caso dos urbanos não há fiscalização na via. Dr. Alfredo Lobo afirma que os regulamentos sobre acessibilidade foram negociados com o segmento, em especial contando com a participação da NTU em todas as etapas do processo, não compreendendo o surgimento de tal demanda justamente após o vencimento do prazo de adequação e certificação, vencido no caso dos urbanos em 31 de julho de 2010. O INMETRO até o presente momento não havia recebido nenhuma reclamação de tal ordem por parte daquela categoria, compreendendo assim que tudo estava transcorrendo exatamente conforme planejado. Acredita que esteja apenas havendo certa resistência



por parte do empresariado quanto ao cumprimento da regulamentação em função dos custos envolvidos com a adequação e certificação dos veículos e o INMETRO através de sua estrutura de organismos de inspeção deve implementar *ipsis literis* os requisitos técnicos das normas sem levar em consideração fatores adversos. Márcio Benício afirma que, como medida punitiva, o bloqueio do licenciamento não é a solução para a questão, da adequação e certificação da frota, mas medidas contundentes devem ser sim tomadas para garantir o cumprimento dos requisitos e prazos. Dr. Orlando Moreira diz que devem ser cobrados na íntegra todos os itens da regulamentação para fins de certificação da acessibilidade. Ronaldo Garcia diz que é sim possível a adaptação de qualquer recurso técnico previsto nas normas, como bloqueio do veículo quando plataforma em uso, guias laterais e macaco, mesmo nos usados, não aceitando gratuitamente os argumentos apresentados. Márcio Benício insiste que a regulamentação deve ser cumprida na íntegra pelos organismos de inspeção, inclusive reprovando os veículos não conformes independentemente de quantos sejam e qual o impacto que possa causar, e os itens polêmicos tratados individual e adequadamente, porém até que se publique alguma alteração vale a regra vigente. Sugere ainda que seja feito o registro de todos os veículos reprovados e informados ao órgão gestor para que monitore e fiscalize eventuais irregularidades, como sua utilização sem adequação e certificação da acessibilidade em conflito direto e notório com a legislação vigente. Paulo Eugênio afirma que nenhum veículo inspecionado até então fabricado a partir de 17 de julho de 2007 em Belo Horizonte está adequado quanto à plataforma elevatória veicular, levantando a hipótese de que assim o seja em todo o restante do país. Márcio diz que é decisão do proprietário a adequação do veículo para atingir o ápice da acessibilidade em 2014, analisando custos em função de vida útil do carro. Aqueles que não forem passíveis de adequação serão sucateados até lá. Carlos Augusto afirma que mesmo os veículos novos 2010 não possuem os dispositivos supracitados. Márcio Benício pede o registro em ata para que tal situação seja verificada junto aos certificadores de produtos e fabricantes, entendendo tratar-se de situação de mais alta gravidade veículos novos em descumprimento aos regulamentos vigentes. Marcos Jonas diz que este não é um problema do regulador ou certificador, mas do segmento, incluindo fabricantes e proprietários que deveriam se atentar para a regulamentação no ato de sua vigência, fabricando e comercializando veículos adequados quanto à acessibilidade. Dr. Orlando Moreira esclarece que o elevador é apenas mais um dos itens da acessibilidade. Márcio Benício afirma que há organismos de inspeção de certificação de fabricantes que devem verificar a situação, alertando Flávio Sales e Altamiro Filho da DICOR/INMETRO a observarem atentamente os processos de aprovação de carrocerias até então. Carlos Augusto questiona a DQUAL quanto ao estabelecimento da data de 17 de julho de 2007 e a razão pela qual os veículos a partir de então até 15 de outubro de 2008 (prazo limite de aplicação da Portaria 160), não foram eximidos quanto ao cumprimento dos itens polêmicos como os anteriores, já que possuem configurações bastante semelhantes, em especial quanto à plataforma elevatória veicular. Leonardo Rocha da DQUAL/INMETRO alega que houve um estudo para a definição de datas, porém deve resgatar o histórico para saber exatamente como se deram tais decisões e a razão pela qual 17 de julho de 2007 tornou-se referência para a Portaria 358/2009 do INMETRO, que altera a 260. Márcio Benício diz que a autoridade com base em estudos publicou os respectivos regulamentos. Leonardo Rocha da DQUAL afirma que o problema será analisado junto à NTU para as devidas providências quanto ao dispositivo de bloqueio do veículo, guias laterais e macaco, propondo que o comitê aguarde resposta. **1.4) Declaração de isenção referente à plataforma elevatória veicular (do que se trata tal documento?)** – aplicação revogada pelas Portarias 290 e 292/2010 do INMETRO. **1.5) Letreiro superior de microônibus (mesmo os novos e**



eletrônicos possuem caracteres menores que 150 mm) – foi concedida tolerância dimensional pelas Portarias 290 e 292/2010 do INMETRO. **1.6) Veículos urbanos acessíveis a partir de 15 de outubro de 2008 (não seria incorreta a inspeção baseada nas portarias do INMETRO em função de sua simplificação em comparação às NBR ABNT? Como tratar estes casos?)** – Paulo Eugênio afirma que sem o endosso do DENATRAN e instrução direta encaminhada pelo departamento aos DETRANS/CIRETRANS a exigência prevista nas Portarias 290 e 292/2010 do INMETRO será inócua. Márcio Benício afirma que o próprio DENATRAN publicou as portarias do INMETRO através da circular intitulada *imprensa DENATRAN*, dando ciência da matéria. Porém sem nenhuma portaria própria ou instrução direta, DETRANS e CIRETRANS podem não dar a devida atenção aos requisitos e prazos regulamentares da acessibilidade. Paulo Eugênio fez a leitura das citadas portarias para os participantes da reunião, tratando respectivamente dos veículos urbanos fabricados entre 16 de outubro de 2008 até 17 de dezembro de 2010 e rodoviários entre 1 de janeiro de 2009 e 17 de dezembro de 2010. As portarias instruem DETRANS e CIRETRANS a procederem o registro da acessibilidade dos respectivos veículos com a simples apresentação de nota fiscal ou declaração atestando atendimento às normas vigentes. Paulo Eugênio dissocia a teoria da prática, afirmando que a grande maioria dos veículos não está adequada à regulamentação e sugerindo que neste caso o fabricante eventualmente concederia falso atestado em função da pressão dos proprietários, muitas vezes clientes de grandes frotas. Tais veículos seriam então regularizados pelo DETRAN/CIRETRAN de forma indevida, ou seja, repletos de não conformidades. Márcio Benício sugere que seja utilizado o CAT, que deveria conter o registro completo da configuração de carroceria, para registro em CRV e CRLV dos veículos neste caso. Dr. Orlando Moreira afirma que esta não seria alternativa viável. O comitê registra junto à DQUAL/INMETRO (Dr. Alfredo Lobo) e DENATRAN (Dr. Orlando Moreira) tal preocupação, recomendando que o critério seja revisto em função da fragilidade ora colocada. Registros são realizados por ambos. **1.7) Dispositivo de solicitação de parada junto à divisória salão/posto do condutor nos rodoviários (mesmo os veículos novos possuem interruptores superiores, portanto como exigir a adaptação dos usados?)** – resolvido pela Portaria 290/2010 do INMETRO que tornou opcional sua instalação sob o bagageiro superior para os veículos fabricados até 31 de dezembro de 2008. **1.8) Dispositivo tátil do veículo rodoviário (inconsistência do regulamento, apesar de citado na lista não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação)** – resolvido pela Portaria 290/2010 do INMETRO que tornou opcional sua aplicação para os veículos fabricados até 31 de dezembro de 2008. **1.9) Encosto de cabeça amarelo do veículo rodoviário (inconsistência do regulamento, apesar de citado na lista não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação)** – resolvido pela Portaria 290/2010 do INMETRO que tornou opcional sua aplicação para os veículos fabricados até 31 de dezembro de 2008. **1.10) Pontos de apoio amarelos exceto com dispositivo de solicitação de parada obrigatórios (inconsistência do regulamento, apesar de citado de forma dúbia e complicada na lista, não é exigida a sua inspeção o que tem gerado pronta recusa do empresariado do setor do transporte e órgãos gestores quanto a sua instalação)** – DQUAL/INMETRO deverá verificar se existe sobreposição da Portaria 292/2010 sobre a 260/2007 do INMETRO, eximindo a aplicação de cor amarela em vários pontos de apoio do veículo, já que o parágrafo único do artigo 2º é claro ao afirmar que é facultativo o atendimento a requisitos de comunicação visual e segurança ali estabelecidos. Até solução da questão cumpre-se a Portaria 260/2007 do INMETRO e demais regulamentos



em vigor que prevê colunas e balaústres com dispositivo de solicitação de parada, encosto de cabeça de bancos preferenciais e perfis delimitadores de degraus, caixas de rodas e desníveis amarelos apenas. Márcio Benício diz que a interpretação é do regulamentador que emitirá nota oficial balizando os trabalhos dos organismos de inspeção. **1.11) Bancos desprovidos de encosto de cabeça (o que deverá ser amarelo?)** – Ronaldo Garcia alega que neste caso os bancos preferenciais devem obrigatoriamente possuir encosto de cabeça. Paulo Eugênio afirma que a maioria absoluta dos veículos urbanos não possui bancos preferenciais com encosto de cabeça e a norma não é imperativa quanto a este requisito, ou seja, caso o fosse seria necessária a adaptação ou substituição dos respectivos componentes o que não é razoável de se deduzir. Sugere neste caso que a maior parte ou totalidade do banco sem encosto de cabeça seja amarela, direcionando o usuário com baixa acuidade visual ao assento preferencial. Leonardo Rocha afirma que a DQUAL/INMETRO analisará a questão e dará posicionamento oficial. **1.12) Área reservada (box) para veículos desprovidos de plataforma elevatória veicular fabricados a partir de 17 de julho de 2007 (é obrigatória a sua adequação conforme requisitos mais sofisticados já que são opcionais?)** – Paulo Eugênio afirma que a norma exige a área reservada (box) obrigatoriamente para os veículos providos de plataforma elevatória veicular, seja tipo 1A, 2A ou 3A, sendo opcional nos demais casos. Há veículos sem elevador fabricados após 17 de julho de 2007 equipados opcionalmente com box simples, desprovidos de guarda corpo, pega mão, cinto de três pontos, dispositivo de travamento, dimensões de 800 mm de largura e 1200 de comprimento e raio de giro, para acomodação da cadeira de rodas no sentido transversal e sugere que caso fosse exigida adequação haveria tendência ao seu isolamento, penalizando assim o cidadão. Leonardo Rocha da DQUAL/INMETRO defende, inicialmente, que mesmo sendo opcional, em se tratando de área mais moderna o box deveria atender a todos os requisitos. A DQUAL/INMETRO analisará a matéria e dará posicionamento oficial. **1.13) Piso antiderrapante (qual a especificação e como provar coeficiente mínimo de atrito?)** – Márcio Benício levanta a questão de como será verificado o coeficiente de atrito do piso para que o organismo de inspeção ateste tratar-se de material antiderrapante. Paulo Eugênio levanta ainda a questão de que a norma NBR 15570, que traz em seu texto o coeficiente de atrito requerido e método de ensaio, entrou em vigor (primeira edição) em 21 de maio de 2008, portanto após a data de 17 de julho de 2007 referenciada pelo INMETRO em sua Portaria 358/2009. A DQUAL/INMETRO analisará a matéria e dará posicionamento oficial. **1.14) Banco escamoteável da área reservada (box) para cadeira longitudinal (o regulamento não exige, está correto isto? Afinal, o box pode ser utilizado pelo deficiente visual acompanhado de cão guia e convém que viaje sentado)** – DQUAL verificará a real intenção da norma quanto à aplicação do banco basculante e dará posicionamento oficial. **1.15) Adesivo do deficiente visual acompanhado de cão guia para o banco preferencial direito nos rodoviários (de fato não seria necessária sua instalação, justamente para identificar tal prioridade?)** – O comitê sugere a inclusão do adesivo específico do deficiente visual acompanhado de cão guia para o banco lateral direito dos veículos de transporte coletivo rodoviários de modo a tornar pública a informação e preferência do assento. A DQUAL/INMETRO analisará a matéria e dará posicionamento oficial. **1.16) SIA (junto à porta ou na porta? A semântica tem exatamente o mesmo significado)** – DQUAL/INMETRO verificará a exigência quanto a qual aplicação exatamente, já que o termo “junto a” previsto na regulamentação permite que a instalação do SIA seja nas proximidades ou na própria porta. A Portaria 290/2010 do INMETRO tratou o caso dos rodoviários, ficando pendente o dos urbanos. **1.17) SIA do lado esquerdo nos veículos rodoviários (há dubiedade de interpretação do regulamento**



em função de um simples erro gramatical que tem gerado questionamentos e recusa à instalação por parte do empresariado do setor do transporte) – Item 6.4.2.3.1 da Portaria 168/2008 do INMETRO sugere que seja exigido o SIA do lado esquerdo, porém existe erro gramatical no texto gerando dúvidas e interpretações incorretas. A DQUAL/INMETRO analisará a matéria e dará posicionamento oficial. 1.18) Largura de 550 mm da área dos degraus dos veículos rodoviários (como adequar através de intervenções estruturais na configuração original de carrocerias, os veículos cuja largura seja inferior? Importante ressaltar que há milhares de casos) – resolvido pela Portaria 290/2010 do INMETRO que concedeu tolerância dimensional para a largura da área dos degraus. 1.19) Procedimentos de regularização junto ao DETRAN (ausência de instruções claras para regularização da acessibilidade para fins de registro e licenciamento junto aos DETRANs, em especial quanto aos prazos. Os DETRANs não sabem como agir com a acessibilidade, tanto para veículos usados quanto para novos) – o comitê sugere veementemente ao DENATRAN através da pessoa de Dr. Orlando Moreira que seja emitida instrução esclarecendo o tratamento a ser dado pelos DETRANs/CIRETRANs em relação à acessibilidade, principalmente quanto aos prazos, exigências e sanções previstas nas leis federais. Dr. Orlando Moreira tomou nota e se comprometeu a levar a questão para análise e posicionamento oficial. 1.20) Exigência de fotos da Portaria 124/2010 do DENATRAN em desconformidade com regulamentos do INMETRO (dispositivo tátil de rodoviários, dispositivo tátil de urbanos tipo 2/2A e dispositivo de solicitação de parada de colunas e balaústres táteis junto aos bancos preferenciais, por exemplo) – Dr. Orlando Moreira afirma que neste caso basta não registrar as fotos dos itens não obrigatórios em estrita conformidade com os regulamentos do INMETRO. O que é obrigatório deve ser registrado, o que não é, não. 1.21) Autorizações prévias (qual a real necessidade das autorizações prévias de veículos cujas plataformas sejam originais?) – Márcio Benício afirma que para qualquer modificação, por menor e mais simples que seja, é obrigatória a autorização prévia para atendimento ao artigo 98 do CTB, daí o requisito. Luiz Cremonesi levanta questão polêmica de que o DENATRAN não está emitindo autorização prévia desde 31 de julho de 2010. Como ficariam então os veículos cujas autorizações prévias não foram solicitadas até o dia 2 de agosto de 2010 pelo DENATRAN? Paulo Eugênio enfatiza ainda que, em tese, autorizações emitidas a partir dos prazos de vencimento da adequação e certificação dos veículos registram indubitavelmente o descumprimento da regulamentação de acessibilidade. Dr. Orlando Moreira afirma que, a partir de então, as autorizações prévias devem ser diretamente emitidas pelos DETRANs/CIRETRANs. O comitê então sugere ao DENATRAN, na pessoa de Dr. Orlando Moreira, que os DETRANs/CIRETRANs sejam oficialmente instruídos sobre os procedimentos de acessibilidade, incluindo a liberação da autorização prévia. 1.22) Teste de opacidade (qual a real necessidade de avaliar a fumaça de veículos adequados à acessibilidade?) – Dr. Orlando Moreira afirmar que é sempre uma oportunidade para o controle da emissão ambiental, portanto desejável, encerrando a questão. 1.23) Coleta de dimensões externas originais (qual a real necessidade em se medir dimensões externas originais?) – o comitê sugere veementemente à DQUAL/INMETRO que seja eximida a obrigatoriedade de registro das medições externas dos veículos de transporte coletivo, já que o índice de ônibus com carroceria modificada quanto às suas dimensões originais é nulo. Assim, tal etapa além de não agregar qualquer valor à inspeção induz ao erro, já que a coleta de medidas em campo é consideravelmente precária. Márcio Benício solicita que seja demonstrado através de números que a maioria das medições é compatível com as dimensões originais, de modo que o regulador entenda que o trabalho não agrega valor às inspeções. 1.24)



Dificuldade, burocracia (inacreditável) e demora excessiva nos pedidos de selo de acessibilidade (20 dias, no mínimo, em geral 30) – DQUAL/INMETRO deve avaliar a questão de prazos e questionável qualidade dos selos de acessibilidade (e GNV). O comitê solicita solução quanto ao trâmite de aquisição de selos que tem levado em média acima de 20 (vinte) dias entre a solicitação e entrega, prazo este excessivamente elevado em função da simplicidade da tarefa. A DQUAL/INMETRO registrou a questão para devido tratamento. **1.25) Falta de qualidade do selo de acessibilidade (adesivo do lado incorreto)** – DQUAL/INMETRO registrou a questão para devido tratamento. **1.26) Afixação do selo de acessibilidade (qualquer área envidraçada do veículo compromete a integridade e permanência do selo cuja instalação deve sim ser em local visível, porém de acordo com a conveniência de cada proprietário)** – Leonardo Rocha da DQUAL/INMETRO solicita que os argumentos e solicitações quanto ao posicionamento do selo sejam encaminhados à DQUAL através do e-mail dipac@inmetro.gov.br, afirmando que a própria NTU solicitou o posicionamento na parte interna da porta dianteira dos veículos. Luiz Cremonezi questiona qual o tratamento a ser dado em caso de perda do selo por motivo qualquer como a quebra dos vidros do veículo. É possível emissão de segunda via? Qual o objetivo prático do selo de acessibilidade? As questões foram registradas por Leonardo Rocha para posicionamento oficial da DQUAL/INMETRO. **1.27) A inspeção dos veículos acessíveis com plataforma elevatória veicular não original de fábrica** – RTQ 24 e inspeção na base. Calos Augusto questiona se os organismos de inspeção sem o escopo de veículos pesados podem receber o escopo de acessibilidade? Como serão tratados estes casos? Márcio Benício esclarece que os veículos com plataforma elevatória veicular não original de fábrica (adaptada) devem ser inspecionados na base e os organismos de inspeção desprovidos de escopos, instalações e inspetores não aplicados a pesados estão proibidos de realizarem estas inspeções. Afirma ainda que está sendo decidido no âmbito da diretoria se os organismos de inspeção que só atuam com veículos leves estão de fato autorizados a prestar este serviço já que há diferenciação de cada caso (plataforma original ou não) o que, de certa forma, subdividiria o escopo. O comitê aguarda a decisão e entendimento da CGCRE/DIOIS. **1.28) Braço basculante para assentos preferenciais dos veículos urbanos (Portaria 292/10 do INMETRO)** – o comitê solicita que a DQUAL/INMETRO reveja a exigência do apoio de braço basculante, conforme estabelecido pela Portaria 292/2010 do INMETRO, para o caso dos veículos usados fabricados antes de 15 de outubro de 2008, já que a maioria absoluta não dispõe do respectivo elemento e as adequações encontram-se em estágio avançado para inovações que alteram significativamente as exigência originais da Portaria 260/2007 do INMETRO. A DQUAL/INMETRO registrou a questão para devido tratamento. **1.29) Outros aplicáveis – contratação de inspetores por organismos de inspeção diferenciados** – DENATRAN afirma que a Resolução 232 do CONTRAN, além da regulamentação do INMETRO (NitDiois 002 revisão 003), não permite a contratação simultânea de profissionais em organismos de inspeção distintos, encerrando a matéria. **1.30) 6.1.3 da Portaria 260 quanto aos requisitos da NBR 14022** – O comitê entende que o item 6.1.3 da Portaria 260/2007 do INMETRO chama a NBR 14022, porém apenas para a certificação da conformidade dos itens obrigatórios para a adequação dos veículos usados, não significando que a respectiva portaria do INMETRO será substituída pela norma da ABNT. **2 – UTILIZAÇÃO DO FRENÔMETRO NO VEÍCULO 4 X 4** – Charles Macedo diz que a NBR 14040 parte 6, item 2.3 estabelece maior diferença de forças de frenagem medidas simultaneamente nas rodas do mesmo eixo, ou seja, o teste não pode ser realizado individualmente roda por roda. As máquinas que realizam o teste giram os rolos em sentidos opostos testando roda por roda, porém indo de encontro com a NBR



14040. Márcio Benício diz que o problema deve ser tratado com solução adequada, portanto criada exceção para o caso dos veículos 4 x 4 já que o INMETRO como regulamentador tem esta autonomia. Luiz Cremonesi afirma que não há prejuízo algum em realizar o teste roda por roda. O comitê recomenda à DIOIS que seja elaborada nota técnica pela DQUAL para a realização de teste do veículo 4 x 4, criando exceção para a norma NBR 14040. Neste caso cada roda será testada individualmente. Daniel Fedrigo então lê o RTQ 24 item 7.3.4.1.1 que instrui a realização do ensaio de freios sucessivamente e não simultaneamente, encerrando assim a matéria, com concordância unânime de todos os participantes. Vale registrar que a medição da frenagem simultaneamente com as rodas girando em sentidos contrários é incorreta, ou seja, o teste deve obrigatoriamente ser realizado em giro na ordem de marcha do veículo, roda por roda. Os equipamentos (frenômetros) devem estar ou serem adequados à respectiva função. **3) ANÁLISE DE EMISSÕES EM VEÍCULOS SEM CARGA COM LIMITADOR DE ROTAÇÃO** – Octavian Alexandro, representando Luiz Merli, tendo consultado a CONTROLAR, operadora da inspeção de emissões de poluentes no município de São Paulo, alega que de fato existem motores Otto que quando atingem determinadas rotações não permanecem constantes ou simplesmente cortam o giro no caso do veículo parado, preservando e aumentando a vida útil de componentes. Segundo suas informações, neste caso os inspetores oscilam a aceleração em procedimento prático mantendo a rotação na faixa desejada de teste. Charles Macedo discorda do procedimento, alegando que o teste está sendo burlado. Quanto ao diesel não estão sendo evidenciados problemas práticos. O comitê deverá elaborar consulta formal ao IBAMA (e/ou CETESV) para esclarecimentos sobre os critérios de aprovação e homologação (gases e ruídos) dos respectivos veículos para comercialização no Brasil de modo a balizar os ensaios de emissões dos organismos de inspeção. Antes da manifestação oficial do IBAMA e definição de critérios por parte da DIOIS/INMETRO os organismos de inspeção devem cumprir *ipsis literis* o que determina a regulamentação. **4) ASSUNTOS DIVERSOS** – 4.1) O item 1 do Anexo da Portaria 25/2010 DENATRAN exige que a adequação da acessibilidade altere a espécie do veículo para especial, entrando em conflito com a 291 que não prevê tal configuração. 4.2) Em relação à cabine complementar a Resolução 291/2008 do CONTRAN exige que a espécie do veículo seja especial entrando em conflito com a Portaria 25/2010 que a mantém como carga. 4.3) Item 18 da Portaria 279/2010 que permite a troca de carroceria para transporte de passageiros em reboques e semi-reboques está incorretamente redigida, já que prevê como resultado final a mesma espécie/tipo/carroceria. 4.4) Dr. Orlando Moreira é convidado a encaminhar representante do DENATRAN para participação como membro efetivo do comitê de assessoramento técnico da DIOIS/INMETRO. Prontamente concordou e se comprometeu a tratar pessoalmente da indicação.

ASSUNTOS DELEGADOS AGUARDANDO POSICIONAMENTO E/OU RESPOSTA

1. **DQUAL/INMETRO:** Itens 1.1; 1.2; 1.3; 1.6; 1.10; 1.11; 1.12; 1.13; 1.14; 1.15; 1.16; 1.17; 1.23; 1.24; 1.25; 1.26; 1.28;
2. **DIOIS/INMETRO:** 1.27; 2; 4 (membro do comitê ou da DIOIS?);
3. **DICOR/INMETRO:** verificar possível aprovação indevida de carrocerias acessíveis quanto ao dispositivo de bloqueio do veículo com a plataforma elevatória veicular em operação;



- 4. **DENATRAN:** instrução aos DETRANS/CIRETRANs quanto aos requisitos de autorizações, registro e licenciamento dos veículos acessíveis novos e usados; 1.19;.20; 1.21; 4.1; 4.2; 4.3; 4.4.

ASSUNTOS SUGERIDOS PARA A PRÓXIMA REUNIÃO

- 1. Adoção do critério europeu para a realização de ensaio de opacidade no país;
- 2. Altura máxima ou mínima do veículo rebaixado.

Tendo sido contemplados todos os itens da pauta em epígrafe o Sr. José Augusto, coordenador do comitê e o Sr. Marcus Jonas Monteiro, representando o INMETRO deram por encerrada a reunião. Este relatório foi redigido pelo Secretário do comitê Sr. Paulo Eugênio Soares Júnior e aprovado sem ressalvas por todos os abaixo assinados participantes do Comitê Técnico de Assessoramento à DIOIS. Rio de Janeiro, 05 de agosto de 2010.

XXX
XXX
XXX