



ATA DE REUNIÃO DA CGCRE

Identificação da Reunião

Página 1 de 6

COMITÊ TÉCNICO DE ASSESSORAMENTO À DIOIS – SEGURANÇA VEICULAR

Número/Ano: 07/2010

Data: 25/11/2010

Início: 09:30

Término: 17:00

Local: HOTEL BRISAMAR - Av. Max Schramm, 3888 - Atlântico - Florianópolis/SC

Presentes:

1. José Augusto (DIOIS/INMETRO);
2. Marcus Jonas Monteiro (DIOIS/INMETRO);
3. Márcio Benício (CGCRE/INMETRO);
4. Daniel Tavares (CGIT/DENATRAN);
5. Paulo Eugênio Soares Júnior (AMSV);
6. Charles Macedo (ACOI);
7. Luiz Cremonezi (ANGIS);
8. Adriana Castro (AMSV);
9. Sérgio Aguiar Correa (ORTOBRÁS);
10. Cláudio Torelli (ANGIS).

Ausentes justificados:

- Carlos Augusto Borges (AMSV) – em auditoria;
- Sunday Alexandre B. de Souza (OIA) – em auditoria;
- Daniel Fedrigo (RQSul) – em auditoria;
- Marcos Barradas (DQUAL/INMETRO) – designado para compromisso urgente.

Nota: os demais membros e convidados não justificaram a ausência.

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 e os conflitos (inaplicabilidade de itens) da regulamentação vigente (participação de fabricantes convidados);
2. Avaliar se o regloscópio atualmente utilizado pelos organismos acreditados atende na íntegra as determinações da NBR 14040;
3. Aferição da velocidade em km/hora dos rolos do frenômetro por ocasião da calibração;
4. Elaboração de documento orientativo de calibração de equipamentos;
5. Discutir a necessidade de registrar os valores de intensidade luminosa e outros dados obtidos durante o ensaio do regloscópio;
6. Discutir a obrigatoriedade do certificado de descontaminação para a inspeção por OIVA (demanda encaminhada à DIOIS pelo Sr. Luiz Alves);
7. Resultados da consulta junto ao IBAMA e fabricantes quanto aos veículos que sem carga não estabilizam a rotação na alta (Luiz Merli e Cremonezi);
8. Altura máxima ou mínima do veículo rebaixado;
9. Propor formato de documento para a unificação do CI INMETRO com o CSV DENATRAN;
10. Revisão das atas anteriores e análise crítica dos trabalhos desenvolvidos pelo CAD-SV em 2010, incluindo pendências registradas na última reunião.

Pauta opcional (a ser discutida, caso haja tempo disponível):

11. Discutir as dimensões de entrada ao centro e daí a saída do OI;
12. Sugerir que matérias de cunho técnico antes de normalizadas pelo INMETRO sejam debatidas com a comunidade de especialistas;
13. Levantamento do histórico de trabalho no INMETRO para a aprovação de modelos de linhas de inspeção (Charles e Sandro);
14. Análise estatística de índice de reprovação médio de organismos de inspeção para referência em auditorias;
15. Sugestão de adoção do critério europeu para a realização de ensaio de opacidade no país (Cremonezi);
16. Sugestão de alteração de procedimentos (Sr. Luiz do grupo ATIVE em e-mail recebido em 21/05/2010);
17. Medidor de transmitância luminosa;
17. Assuntos diversos.

PRÓXIMA REUNIÃO

Data: a definir
Horário: 09:00 às 17:00
Local: a definir

ATA DA VI REUNIÃO – 25/10/2010

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. Paulo Eugênio inicia a reunião com as



justificativas para as ausências de convidados, Barradas (DQUAL/INMETRO) tendo sido designado pelo INMETRO para compromisso mais urgente; MARKSELL (fabricante de elevador) não se justificou; IRMÃOS REZENDE (fabricante de elevador) não se justificou; Paulo Muterlle (FABUS - encarroçadoras) não se justificou. Charles Macedo explana e é apoiado por Zé Augusto e todos os demais membros do comitê a não permissão de participação de representante (ou procurador) em substituição aos titulares, haja vista que, por tratar-se de reunião de especialistas com currículo reconhecido no meio da inspeção veicular, outrem não garantiria o grau de conhecimento necessário aos debates em pauta. Marcus Jonas ainda afirma que as faltas devem ser registradas para o devido acompanhamento. Ausências injustificadas em número acima de 3 (três), conforme previsto pela norma podem acarretar em desligamento do membro. Paulo Eugênio faz a leitura da pauta na íntegra e pede foco nos itens em debate. **1. Acessibilidade e os conflitos (inaplicabilidade de itens) da regulamentação vigente (participação de fabricantes convidados)** – os itens registrados na ata anterior foram lidos na íntegra. Sr. Sérgio (ORTOBRÁS) esclarece que a norma NBR 15646 estabelece todos os requisitos necessários à fabricação do elevador e que um veículo acessível requer interação entre fabricantes de plataforma, encarroçador e chassi. Alega que os elevadores em uso atendiam aos regulamentos à sua época e novas exigências devem vigorar a partir de sua entrada em vigor, logo os requisitos das normas do INMETRO, exigindo adequações dos veículos usados, devem ser tratadas com atenção, pois há impedimentos para determinadas adaptações, como a maioria daquelas elencadas em ata anterior deste comitê. Paulo Eugênio afirma que senão a totalidade, grande parte dos veículos fabricados entre 17 de julho de 2007 a 15 de outubro de 2008 estão conflitando com a norma, ou seja, são exigidas determinadas adequações cujo cumprimento é técnica ou economicamente inviável. Há 4 (quatro) meses os assuntos foram abordados e registrados em reunião extraordinárias do comitê, com a participação do pessoal da DQUAL incluindo o próprio Dr. Alfredo Lobo, além de assessores, e requerem resposta urgente do INMETRO até agora sem nenhuma manifestação, pois os veículos em uso necessitam adequação e certificação, já que os órgãos gestores e o próprio ministério público têm pressionado cada vez mais, podendo chegar ao ponto de multas ou impedimentos à circulação de veículos. Márcio Benício afirma que o escopo de sua divisão não permite tratar o problema que depende da DQUAL, portanto, o que fará é, novamente encaminhar a demanda àquela divisão com a ênfase de que mais de 4 (quatro) meses se passaram desde que os problemas foram levantados. Cláudio Torelli (ANGIS) sugere que seja feita proposta à secretaria presidencial de deficientes físicos para o tratamento da matéria, já que o INMETRO não o faz. Alega ainda que a norma do INMETRO retroage exigências técnicas extrapolando sua competência legal, já que veículos fabricados sob determinados requisitos à época podem não ser passíveis de adequação à regulamentação de acessibilidade vigente. Zé Augusto afirma que a regra estabelecida pelo INMETRO foi competência dada por lei para a frota em uso, portanto pode e deve regulamentar a matéria. Se há pontos divergentes devem ser tratados, mas os veículos usados requerem sim adequações à acessibilidade. Márcio Benício desperta a atenção para o descumprimento da norma, ou seja, veículos que eventualmente sejam aprovados inadequadamente por organismos de inspeção o que acarretará em sério comprometimento do programa, já que há itens no regulamento supostamente não passíveis de cumprimento. Paulo Eugênio alerta que isto pode sim ocorrer e afirma que o problema não está no grande índice de reprovações, mas na potencial impossibilidade de correção dos itens reprovados, como é o caso do acionamento manual, guias laterais e bloqueio do veículo com plataforma em operação, todos relacionados ao elevador em veículos fabricados entre 17 de julho de 2007 e 15 de outubro de 2008. Cremonezi,



retomando a matéria, diz que o freio de estacionamento cumpre sim a função de imobilização do veículo. É consenso do comitê que mesmo os veículos novos não dispõem do recurso de bloqueio do veículo com a plataforma em operação, conforme pede a norma, mas sim o corte automático da rotação do motor o que não garante a imobilização do veículo já que na marcha lenta o carro se desloca. Paulo Eugênio alega que o regulamentador ou normalizador deve ser claro em relação aos objetivos da norma e dubiedades de interpretação devem ser devidamente esclarecidas para evitar a certificação incorreta, mesmo que através da publicação notas de esclarecimento, tantas quanto necessárias. Cremonesi sugere que o comitê crie maneira de pressionar a DQUAL/INMETRO para que se manifeste quanto às questões polêmicas da norma registradas na norma. Sérgio (ORTOBRÁS) diz que o INMETRO tem duas alternativas, a de exigir a adequação de projetos antigos, indesejável para todas as partes em função de inviabilidades técnicas e econômicas que podem acarretar na substituição completa do equipamento, ou aceitar o que já existia por ocasião da fabricação, já que atendem perfeitamente à sua função e cumpriam as regras da época. Ademais, não há relatos de acidentes em função da falta de guias laterais, dispositivo manual de elevação (macaco) ou mesmo bloqueio do veículo com a plataforma em operação, por exemplo. Diz que para adequar os elevadores dentro das regras atuais o ideal é a substituição de todo o equipamento. As exigências das normas estão provocando o impedimento para o pleno cumprimento das certificações dos veículos. O comitê sugere o registro claro de seu posicionamento para, novamente ser encaminhado à DQUAL, exigindo a sua manifestação e solução definitiva das questões em epígrafe, mediante instrução oficial. Há 4 (quatro) meses houve a participação da DQUAL representada pelo Sr. Alfredo Lobo e Sr. Leonardo com o compromisso de solução, porém o assunto é retomado em função da gravidade, urgência e falta de posicionamento do INMETRO que deve dar as diretrizes para a sociedade, em especial organismos de inspeção e proprietários dos veículos. **2.**

Avaliar se o regloscópio atualmente utilizado pelos organismos acreditados atende na íntegra as determinações da NBR 14040 – Charles pesquisou a matéria para esclarecer o assunto através de material explicativo. O texto da norma chama resoluções revogadas sobre iluminação e sinalização, substituídas pelas 227 e 294 do CONTRAN. A norma pede 4 itens sobre o regloscópio analisados pelo comitê da seguinte forma: a) instalação: móvel – sim, movimentos verticais e horizontais; b) altura de leitura dos faróis: 0,3 m a 1,3 m do piso (mínimo) – sim, porém requer que os avaliadores verifiquem a conformidade por ocasião de auditoria; c) luxímetro - sim, os equipamentos são equipados com luxímetro; d) indicador de medições efetuadas com linhas de referência que correspondam aos limites dos feixes óticos a distância de 10 m – sim, em acordo com a regulamentação vigente, porém o comitê encaminhará o seguinte questionamento à ANFAVEA, à SAE ou algum grande fabricante de sistemas óticos automotivos: *Quais as características necessárias ao regloscópio para assegurar a correta medição de ângulo de inclinação e intensidade luminosa de faróis de veículos em cumprimento à regulamentação nacional vigente?* **3. Aferição da velocidade em km/hora dos rolos do frenômetro por ocasião da calibração** – o comitê recomenda que seja objeto de cobrança por ocasião da calibração de equipamentos do organismo de inspeção acreditado, conforme já proposto e registrado em ata do comitê. O avaliador deve verificar o dado registrado no certificado. **4. Elaboração de documento orientativo de calibração de equipamentos** – Paulo Eugênio fica incumbido de elaborar o documento e encaminhar à DIOIS para revisão e devida formatação, de acordo com o registro em ata do comitê, sugerido em conjunto com fabricantes de equipamentos. O documento deverá conter todas as diretrizes necessárias aos organismos de inspeção para o adequado tratamento das calibrações. Charles explica requisitos necessários à calibração. Zé



Augusto esclarece que o objetivo é calibrar o equipamento em si e não os seus componentes em específico. Esclarece ainda o significado do certificado de calibração, ou seja, a medição realizada pelo equipamento comparada com o padrão. Ambos discutem o significado da aprovação de modelos junto ao INMETRO, assunto ainda pendente de tratamento pelo comitê, conforme registrado em atas anteriores. Dos requisitos estabelecidos e recomendados à DIOIS pelo comitê para a calibração de equipamentos, conclui-se a necessidade de algumas alterações, sendo a mais relevante a de estabelecer valores padronizados de medição e não percentuais em função de uma escala desconhecida, que pode variar de um fabricante para outro. Assim, seguem as seguintes recomendações: a) qualquer empresa pode, sendo fabricante, representante de fabricante ou não, desde que legal e tecnicamente competente, pode realizar a calibração dos equipamentos cumprindo todos os requisitos do documento orientativo a ser publicado pela DIOIS; b) 3 medições para calibração da balança da linha leve – 100 kg, 200 kg e 300 kg por placa; c) 3 medições para calibração da balança da linha pesada – 500 kg, 1000 kg e 2000 kg por placa; d) 3 medições para calibração do frenômetro da linha leve – 50 kgf, 100 kgf e 150 kgf; e) 3 medições para calibração do frenômetro da linha pesada – 100 kgf, 500 kgf e 1000 kgf; f) 6 medições para a placa de desvio lateral, sendo 3 para a direita e 3 para a esquerda em 5 mm, 10 mm e 15 mm; g) o detector de folgas deve ter movimentos em x, y e diagonal. A DIOIS divulgará através de circular os erros máximos toleráveis de acordo com a NBR 14040 para balizar o trabalho de avaliadores. **5. Discutir a necessidade de registrar os valores de intensidade luminosa e outros dados obtidos durante o ensaio do regloscópio** – o luxímetro e mesmo o gabarito, eventualmente não trazem valores numéricos das medições, apenas faixas de tolerância em geral identificadas pelas cores verde ou vermelha, portanto não passíveis de registros quantitativos, mas apenas qualitativos. É recomendado pelo comitê que o organismo de inspeção deva apenas relatar o teste na lista. **6. Discutir a obrigatoriedade do certificado de descontaminação para a inspeção por OIVA (demanda encaminhada à DIOIS pelo Sr. Luiz Alves)** – Zé Augusto esclarece que atualmente é uma exigência do regulamento, logo deve ser cumprida. Trata-se de questionamento encaminhado pelos próprios organismos de inspeção. É consenso no comitê que a inspeção de veículos de transporte de produtos perigosos em OIVA não requer o certificado de descontaminação, afinal não há nenhuma interferência no equipamento em si, como a abertura de válvulas ou bocas de visita, mas apenas a realização de testes padronizados corriqueiros no próprio veículo. Ademais a inspeção de veículos modificados e recuperados de sinistro em organismo de inspeção de segurança veicular OIA-SV nunca requereu o certificado de descontaminação, sem relatos de quaisquer incidentes no país. O comitê apresentará em documento anexo embasamento técnico para sustentar sua tese. **7. Resultados da consulta junto ao IBAMA e fabricantes quanto aos veículos que sem carga não estabilizam a rotação na alta (Luiz Merli e Cremonezi)** – não realizado, portanto pendente. Cremonezi irá pessoalmente à CETESB, afinal o IBAMA não dispõe das informações necessárias. **8. Altura máxima ou mínima do veículo rebaixado** – a altura é tomada a partir do centro da linha do farol baixo, portanto limitada ao estabelecido na regulamentação de iluminação e sinalização prevista nas resoluções vigentes do CONTRAN. **9. Propor formato de documento para a unificação do CI INMETRO com o CSV DENATRAN** – de acordo com Daniel Tavares (CGIT/DENATRAN) e Márcio Benício (CGCRE/INMETRO) não há impedimento para a unificação dos respectivos documentos, porém os requisitos de ambos os órgãos devem ser integralmente cumpridos. Adriana fica responsável por elaborar uma matriz de comparação entre CSV e CI para cada um dos casos da norma, a ser apresentada por ocasião da próxima reunião do comitê para as devidas recomendações. **10. Revisão das atas anteriores e análise**



crítica dos trabalhos desenvolvidos pelo CAD-SV em 2010, incluindo pendências registradas na última reunião – o comitê, em função de outras matérias relevantes para a reunião em epígrafe, adia a revisão dos trabalhos para a primeira reunião de 2011, dando . **11. Medidor de transmitância luminosa** – Sugerir que se encontre alternativa para os equipamentos adquiridos entre 2006 (quando da publicação da norma de aprovação de modelos) e 2010 (quando da aprovação de modelo), já que, em tese, todos estes equipamentos vendidos abertamente, comprados por organismos de inspeção, aceitos pelo INMETRO e DENATRAN durante todo este período, atualmente estão irregulares e, portanto requerem substituição. Ora, se já havia regra proibindo sua comercialização desde 2006, por qual razão foi tolerado pelas partes durante todo esse período? De acordo com Cremonesi, há atualmente no país um único modelo aprovado com custo da ordem de R\$ 8.500,00 (oito mil e quinhentos reais) e alta precisão para um equipamento que pouco valor agrega à inspeção veicular em si. O comitê questiona qual norma ou regulamento estabelece a obrigatoriedade de realização do ensaio de transmitância luminosa, cujo equipamento é exigido como obrigatório para os organismos de inspeção. Em princípio nenhum regulamento do INMETRO exige a medição do índice de transmitância luminosa de veículos modificados ou recuperados de sinistro. Supõe-se que tenha havido confusão na revisão de regulamentos onde era exigido o luxímetro para verificação de luminosidade ambiente no salão de ônibus para fins de certificação de carrocerias, por ocasião da Resolução 001 do CONMETRO. Daniel Tavares (CGIT/DENATRAN) afirma que o DENATRAN não exige o respectivo equipamento medidor de transmitância luminosa, por ocasião do licenciamento de ITL. O comitê conclui que não há então, nenhum embasamento para a obrigatoriedade de uso do medidor de transmitância luminosa por organismo de inspeção veicular. A seguinte explanação de motivos justifica a eliminação do medidor de transmitância luminosa da listagem de equipamentos obrigatórios previstos na NIT-DIOIS-002: pesquisando todos os regulamentos o comitê não encontra nenhum embasamento técnico que justifique qualquer ensaio com uso do medidor de transmitância luminosa, constando apenas em anexo da norma interna NIT-DIOIS-002 que estabelece sua obrigatoriedade para a aplicação na RTQ 24; RTQ Motocicleta e assemelhados – recuperação de sinistro; RTQ motocicletas e assemelhados – modificação ou fabricação artesanal; RTQ automotor recuperado de sinistro e RTQ 37 automotor – sistema de GNV. Assim, recomenda sua eliminação do anexo da norma interna NIT-DIOIS-002, com a conseqüente desobrigação dos organismos de inspeção de aquisição e uso do supracitado equipamento. Márcio Benício fica incumbido de encaminhar ofício do comitê com as considerações sobre o medidor de transmitância luminosa à DIOIS. Tendo sido contemplados todos os itens da pauta em epígrafe o coordenador do comitê José Augusto e 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.

Florianópolis, 25 de novembro de 2010.

XX
XX

ASSUNTOS DELEGADOS AGUARDANDO POSICIONAMENTO E/OU RESPOSTA

1. **CREMONEZI** – visitar a CETESB para esclarecimentos sobre limite de rotação de motor no ensaio de emissões;



2. **CREMONEZI** – ofício para a DIOIS com o embasamento técnico para dispensa do certificado de descontaminação para a inspeção de veículos em OIVA;
3. **ADRIANA** – matriz de comparação CSV x CI e proposta de integração;
4. **ADRIANA** – ofício a ser encaminhado à DIOIS sobre a não aplicação do medidor de transmitância luminosa;
5. **PAULO** – ofício para DQUAL sobre a acessibilidade;
6. **PAULO** – documento orientativo sobre a calibração de equipamentos para a DIOIS;
7. **CHARLES** – ofício para ANFAVEA, SAE e/ou fabricante de conjuntos ópticos automotivos sobre a aplicabilidade do regloscópio.

ASSUNTOS SUGERIDOS PARA A PRÓXIMA REUNIÃO

1. Revisão das atas anteriores e análise crítica dos trabalhos desenvolvidos pelo CAD-SV em 2010;
 2. Tratamento de itens pendentes de atas anteriores;
 3. Outros.
-