



ATA DE REUNIÃO DA CGCRE

Identificação da Reunião

Página 1 de 6

COMITÊ TÉCNICO DE ASSESSORAMENTO À DIOIS – SEGURANÇA VEICULAR

Número/Ano: 09/2011

Data: 10/05/2011

Início: 09:30

Término: 17:00

Local: Sala de reuniões da COPEL à rua Santa Alexandrina, 416 – Rio Comprido/RJ

Presentes:

1. Guilherme Pedrosa (INMETRO);
2. Marcus Jonas Monteiro (DIOIS/INMETRO);
3. Márcio Benício (CGCRE/INMETRO);
4. Paulo Eugênio Soares Júnior (AMSV);
5. Carlos Augusto Borges (AMSV);
6. Charles Macedo (ACOI);
7. Luiz Cremonezi (ANGIS);
8. Adriana Castro (AMSV);
9. Sunday Alexandre B. de Souza (POTIGUAR);
10. Daniel Fedrigo (RQSul);
11. Ronaldo G. Reis (INMETRO);
12. Robson Barbosa Alencar (ANGIS).

Ausentes não justificados:

- Sandro Giannastasio (RQSUL)
- José Luiz M. Manzini (Snap-On)

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

ASSUNTOS TRATADOS – PAUTA

1. **Continuação da discussão referente às inspeções de segurança dos veículos de carga com simulação de Peso Bruto Total (PBT) no frenômetro.***

*Conforme acordado, o comitê deve encaminhar suas sugestões de como podem ser realizadas estas inspeções. É recomendável que os membros consultem os fabricantes de equipamentos, convidados para o debate em última reunião, para suas devidas considerações.

2. **Inspeções em veículos pesados equipados com terceiro eixo (requisitos de identificação).**
3. **Esclarecimentos gerais sobre a utilização do RTQ 28 (requisitos de inspeção do protótipo).**
4. **Sistema de monitoramento de OIVA.**
5. **Assuntos diversos registrados em atas anteriores pendentes de encerramento.**



PRÓXIMA REUNIÃO

Data: 07 de junho de 2011

Horário: 09:30 – 17:00

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

ATA DE REUNIÃO – 10/05/2011

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. Antes mesmo do início da pauta, Marcus Jonas ressalta a importância do controle de presença de participantes, onde devem fazer parte os membros nomeados ou convidados pela chefia da DIOIS, levando-se em consideração a possibilidade de renovação do quadro, substituindo os ausentes por novos atuantes e conhecedores do sistema, com possibilidade real de colaboração. **1. CONTINUAÇÃO DA DISCUSSÃO REFERENTE ÀS INSPEÇÕES DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS DE CARGA COM SIMULAÇÃO DE PESO BRUTO TOTAL (PBT) NO FRENÔMETRO** – Guilherme abre a reunião retomando o item em questão e solicitando a manifestação do grupo. Benício esclarece que o dispositivo de tomada de pressão foi derrubado por Paulo Lira do INMETRO em função da finalidade diversa do objetivo fundamental que é a simulação de carga no veículo pesado. Guilherme cobra o posicionamento da comissão sobre o item em epígrafe, pendente de encerramento, exigindo parecer dos membros. Cremonezi assume o compromisso de entrar em contato com organismos internacionais para obter dados sobre tal sistema, afinal pode ou não haver estudos, mesmo internacionais sobre a eficácia do procedimento. Paulo apresenta um dos sistemas normalmente utilizado na Europa, modelo Beissbarth. Charles mostra vídeo da VLT, fabricante europeu, sobre outro método aplicado, de elevação de eixo. Márcio Benício demonstra preocupação quanto ao objetivo dos testes europeus, afinal os ensaios apresentados podem ou não ser aplicados à inspeção veicular. Charles coloca em dúvida a confiabilidade da informação repassada por fabricantes de equipamentos. Paulo sugere entrar em contato imediatamente com fabricantes ou representantes para obtenção de informações sobre regulamentações ou estudos que embasem a utilização do respectivo equipamento. Charles sugere ainda que, em última instância, membros do comitê façam visitas técnicas *in loco* a organismos de inspeção internacionais para obtenção de informações mais precisas e confiáveis. Guilherme pede posicionamento efetivo até o dia 7 de junho de 2010, necessariamente. Paulo e Cremonezi ficam incumbidos de centralizar as informações para repassar ao comitê oportunamente, conforme combinado. **2. INSPEÇÕES EM VEÍCULOS PESADOS EQUIPADOS COM TERCEIRO EIXO (REQUISITOS DE IDENTIFICAÇÃO)** – Demanda solicitada pela ANGIS em função de interpretações diferenciadas. Márcio afirma que deve ser esclarecido o procedimento para evidenciar o cumprimento da regulamentação em vigor, pois as exigências são claras. Charles desperta a atenção de que as exigências da regulamentação são implícitas, ou seja, registrar numeração de eixo dentre outros dados é obrigação do organismo de inspeção. Cremonezi sugere que a revisão de norma estabeleça detalhadamente quais as exigências obrigatórias para registro do processo de inspeção, como número de certificação, identificação do eixo, dentre outros. Guilherme diz que existem correntes distintas de interpretação quanto às supra exigências, e levanta duas possibilidades, instruir avaliadores e/ou os organismos de inspeção. Adriana lê o item da Resolução 292



do CONTRAN que trata do eixo auxiliar, arremetendo à regulamentação do INMETRO. Márcio diz que a leitura não pode ser parcial e que no caso do 3º eixo o procedimento de regulamentação é claro e que acreditação é o reconhecimento do organismo de inspeção no entendimento da legislação de trânsito. Guilherme conclui que seja necessária uma nota explicativa sobre os requisitos exigidos para a inspeção do 3º eixo. Adriana diz que o universo de modificações é enorme, logo especificar as exigências do 3º eixo não é o bastante, sugerindo que a revisão do RTQ 24 saia da teoria. Márcio esclarece que eixo veicular auxiliar está regulamentado e certificado apenas para caminhão, sua definição por origem, logo demais veículos não se enquadram nos respectivos requisitos. Márcio esclarece que o OI deve cumprir a Resolução 292 do CONTRAN e demais legislações, e aqueles assuntos não tratados por regulamentação, resolvidos pelo próprio organismo de forma sensata e embasada em argumentos técnicos e legais. Guilherme registra que será encaminhado aos avaliadores na próxima reunião interna a exigência quanto ao cumprimento da regulamentação vigente, em especial relacionada ao 3º eixo. Ronaldo diz que por ocasião de avaliação, mesmo que não seja um requisito de formação técnica a interpretação de legislação, o profissional deve se preparar e aprender a lidar com o volume de conhecimento necessário para o exercício da profissão, afinal esta será sua especialidade e área de atuação. Cremonesi lê o item da RTQ 24 que estabelece como requisito que determinados documentos sejam apenas vistos e não necessariamente copiados. Márcio interfere afirmando que o avaliador deve se embasar por evidências objetivas, ou seja, se houver dúvidas quanto ao cumprimento de requisitos o OI será penalizado. Sunday alega que a norma estabelece o que deve ser visto ou copiado. Adriana fica responsável por compilar dúvidas e propostas para especificar itens passíveis de problemas e divergências entre organismos, neste caso além do 3º eixo outros são relevantes, incluindo todos aqueles tratados por legislação do CONTRAN os quais os regulamentos do INMETRO ainda não solucionaram, por atraso. Márcio Benício afirma que eixo veicular auxiliar está regulamentado e certificado apenas para caminhão, logo demais veículos não se enquadram nos respectivos requisitos, mas Adriana ressalta a Portaria Inmetro 059/2008, que aprova o regulamento de avaliação da conformidade para eixo veicular auxiliar, estabelecendo requisitos não apenas para caminhão, mas também caminhão trator, ônibus, reboque e semi-reboque, atendendo aos requisitos especificados na Norma ABNT NBR 10961, portanto o assunto requer análise mais profunda. Seguindo então o que determina a Resolução Contran 292/08 e 319/09, apenas eixo direcional e eixo auto-direcional para caminhões, caminhões tratores, ônibus, reboques e semi-reboques e eixo auto-direcional traseiro para caminhões, caminhões-tratores, ônibus, reboques e semi-reboques ainda não possuem programa de avaliação da conformidade, sendo necessário por parte dos organismos, o atendimento ao § 2º da Resolução 292/08. É consenso que o INMETRO está atrasado em relação às demandas da sociedade e, em particular, do CONTRAN/DENATRAN. Fica o questionamento se pode ser apresentado a DQUAL proposta de criação de grupo de trabalho, ou comitê semelhante, para colaboração com regulamentos em geral.

3. ESCLARECIMENTOS GERAIS SOBRE A UTILIZAÇÃO DO RTQ 28 (REQUISITOS DE INSPEÇÃO DO PROTÓTIPO) – Paulo esclarece que a demanda surge em função de reunião sobre CAT realizada no DENATRAN. Eis a dúvida se determinado OI pode aceitar a inspeção de protótipo realizada por outro organismo de inspeção para compor o processo de emissão do CCT (baseado no RTQ 28), em função de eventual conflito com a restrição da norma quanto à subcontratação de serviços. Adriana ressalta que além de tal fato houve a dúvida se o CCT pode ser emitido caso determinado OI não possua escopo para a inspeção do respectivo protótipo. Márcio conta o histórico sobre o regulamento e divide o RTQ 28 em duas partes, sendo 1. avaliação da empresa fabricante ou transformadora e 2. avaliação



do protótipo. Neste caso não haveria qualquer conflito, afinal em função de tal separação não há subcontratação, pois cada OI realizará um determinado escopo dentro de sua competência e acreditação, conseqüentemente, também, não se configurará como conflito. Deverá ser resgatado por Márcio Benício, até a próxima reunião do CAD/SV, o histórico do respectivo regulamento para informações mais precisas. Paulo ressalta que independentemente do histórico, a DIOIS deve tratar adequadamente a matéria de acordo com a realidade da sociedade, sem que provoque colapso do sistema. Márcio ressalta que a atual regulamentação estabelecida pela Portaria 190/09 do DENATRAN exige o ensaio, não inspeção, de protótipos. Marcus diz que há um questionamento em andamento sobre se um OI pode solicitar apenas o escopo para RTQ 28. Márcio diz que requer análise para os devidos embasamentos. Cremonezi esclarece que a Portaria 190 não foi criada para ITL, mas sim para os fabricantes, transformadores ou importadores. Os ensaios devem ser apresentados pela empresa solicitante. Quando a empresa, seja ela fabricantes, importador, encarregador ou transformador de veículos não possuir sistema de gestão de qualidade certificado por Organismo acreditado pelo INMETRO ou por Organismo acreditado por órgão acreditador signatário de acordo de reconhecimento mútuo estabelecido com o INMETRO, à concessão do código específico de marca/modelo/versão, será exigida também a apresentação do Comprovante de Capacitação Técnica - CCT que deverá ser emitido, exclusivamente, por Instituição Técnica Licenciada – ITL, acreditada pelo INMETRO e licenciada pelo DENATRAN. O RTQ 28 e a NitDqual 025 deveriam ser urgentemente submetidos a revisão. Paulo propõe que seja realizado em caráter de urgência reunião para plenos esclarecimentos sobre a matéria envolvendo INMETRO, DENATRAN, ITLs e toda a comunidade interessada, antes que erros de interpretação levem a problemas e conseqüências mais sérias.

4. SISTEMA DE MONITORAMENTO DE OIVA – Guilherme expõe que sistema de monitoramento está sendo desenvolvido para PP, composto de câmeras e *software* de análise de evidências, permitindo ao INMETRO o controle das inspeções realizadas, gerando histórico para controle dos LIs. Um GT fora constituído e composto por representantes dos OIs para colaborar com os requisitos e elaborar a minuta de portaria a ser apresentada por ocasião do ENOAC. Requer que sistema de monitoramento semelhante seja implementado para OIVA. Tal demanda surge em função dos próprios organismos dado ao fato das inúmeras denúncias e reclamações de irregularidades praticadas no sistema, conferindo confiabilidade às inspeções realizadas. Guilherme identificou dificuldades para o estabelecimento de marcos referenciais, sugerindo alguns como, a linha, detector de folgas e opacímetro. Paulo parabeniza a iniciativa do INMETRO e enfatiza o integral apoio da comunidade de organismos de inspeção, mas critica o formato proposto que não leva em consideração a experiência adquirida das UGC através do sistema do DENATRAN. Deveria haver o somatório entre de pontos positivos dos formatos propostos por DENATRAN e INMETRO. Demonstra ainda a preocupação de operação simultânea de 3 sistemas diferentes para SV, PP e OIVA, aumentando os riscos de problemas e maior burocracia. Ademais o sistema *offline* retroage no sentido de que não permite o acompanhamento em tempo real das atividades do organismo de inspeção. Guilherme diz que o sistema poderá começar *offline* e migrar para *online*, no futuro. Guilherme ressalta que a lógica de controle de tempo e sistema automático de fiscalização tornará mais cara a fraude que o cumprimento da regra. Cremonezi diz que o controle das inspeções é uma realidade no mundo inteiro e, além do monitoramento requer acompanhamento do índice de reprovação. Guilherme questiona se vale a pena ou não discutir o assunto para OIVA. Charles demonstra preocupação quanto à implantação simultânea de 2 novos sistemas de monitoramento. Guilherme enfatiza que existem pontos positivos e negativos para a implantação de sistemas simultaneamente. Carlos



Augusto defende a implementação de sistemas simultaneamente e em critério rigoroso, mas alerta que a classe levará tempo para se adequar e o INMETRO deve acompanhar tal dinâmica. É unânime a opinião dos membros do comitê quanto à implementação do sistema de monitoramento para OIVA. Fica estabelecida a data de 16 de maio de 2011 o envio de propostas para o estabelecimento de marcos de monitoramento. O comitê de pronto, face à simplicidade e domínio da matéria, sugere os seguintes marcos de monitoramento: a. Regloscópio; b. Banco de suspensão (caminhonetes) (por eixo); c. Frenômetro (por eixo); d. Detector de folgas; e. Emissões; f. Inspeção visual. Carlos fica incumbido de encaminhar os tempos médios de cada etapa (marco) acima.

5. Assuntos diversos registrados em atas anteriores pendentes de encerramento – Guilherme traz à tona a proposta de tratamento estatístico de amostras de resultados de inspeção, conforme reunião anterior, para fins de conhecimento sobre comportamento das linhas de inspeção utilizadas no país. O objetivo inicial é o de verificar como se comporta o padrão de medidas, porém dependendo da variabilidade das amostras o resultado seria absolutamente disperso, comprometendo a confiabilidade da análise por conta de inúmeras variáveis sem controle. O INMETRO possui divisão que faz programas de ensaio de proficiência para laboratórios, sendo utilizado como mecanismo de controle, não punição. A respectiva divisão se propôs a operar o programa proposto de ensaio de proficiência, neste caso faltava o veículo. Para o ensaio de proficiência de análise de emissões a AEA forneceu um veículo ao INMETRO e a proposta seria lançar mão da mesma metodologia. Neste caso, para fins de inspeção de segurança veicular, a contrapartida do INMETRO seria fornecer aos fabricantes e montadoras os valores de consenso de frenagem (eficiência e desequilíbrio) e suspensão (eficiência e desequilíbrio). Outro argumento é a classificação do veículo após acidente, sendo enquadrado em pequena, média ou grande monta. Como não há confiabilidade metrológica nas medidas levantadas por linhas de inspeção, tal trabalho contribuiria com a maior apuração de resultados das inspeções, eventualmente retirando de circulação veículos reprovados, permitindo a renovação da frota. Ronaldo, um dos responsáveis e participantes de programa semelhante explica as especificidades de operação do sistema, direcionado para equipamentos de excelente qualidade produzidos por fabricantes de grande confiabilidade. No caso de linhas de inspeção há variáveis importantes como fabricantes, procedimento de ensaio, operador, condições ambientais, que devem ser consideradas e tratadas com acuidade e estabelecidos requisitos de realização padronizados. Ronaldo enfatiza que seria interessante aproveitar o veículo e realizar todos os testes que se tenha medição no organismo de inspeção, aproveitando a viagem da amostra. De toda forma é fundamental o marco inicial que é a disponibilização do veículo para o projeto. Fica acordada a data do dia 7 de junho de 2011 como referência para apresentação dos resultados alcançados para o objetivo em epígrafe.

6. ASSUNTOS DIVERSOS – 1. CONTROLE DE INFORMAÇÕES GERADAS PELO COMITÊ - Paulo afirma dificuldade de controle do grande volume de informações geradas pelo CAD/SV, sugerindo mecanismo de controle via site, apresentando inicialmente planilha a ser encaminhada para todos os membros, melhorando assim o acompanhamento do status de cada item. Guilherme fica encarregado de verificar a possibilidade de desenvolvimento e implementação de subsite no próprio site do INMETRO, resolvendo a questão. Apresentará o tratamento dia 7 de junho de 2011.

2. PROTETOR LATERAL - As regulamentações do CONTRAN aplicadas ao protetor lateral prevêm que apenas os veículos modificados devam possuir o protetor lateral. Só deverá ser exigido, portanto, o protetor lateral para modificações relativas a implementos rodoviários, estritamente conforme sua definição dada pela norma ABNT NBR 9762/2006, logo implantação de tanque suplementar, terceiro eixo, alterações de motor ou suspensão, dentre outros

