ENOAC

XI Encontro de Organismos de Avaliação da Conformidade

DIA MUNDIAL DA ACREDITAÇÃO 2019

Apresentação dos OIA

ACI

AMSV
ASSOCIAÇÃO MINEIRA DA SEGURANÇA VEICULAR

ANEOI
Associação nordestina de organismo de inspeção

ANGIS
Associação Nacional dos Organismos de Inspeção

APOIA

ASSINSP
Associação Organismos de InspeçãoVeicular - RJ

ABO
Associação Baiana de Organismos de Inspeção

RQSUL
ASSOCIAÇÃO DOS ORGANISMOS DE INSPEÇÃO VEICULAR DO ESTADO DO RS
SALVANDO VIDAS

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Rio de Janeiro, 22 de julho de 2019

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Tópicos:

1. Harmonização.
   - Questionamentos sobre decisões do workshop de avaliadores em novembro de 2018;
   - Medição de profundidade de sulco de pneus;
   - Cilindros interligados;
   - Casos de avaliação pela DIOIS com base em imagens, sem apresentação objetiva de eventuais não atendimentos aos requisitos;
   - Critérios para utilização das imagens;
   - Equipamentos para transporte de PP sem suportes para plaquetas de identificação e do Inmetro;
   - Assuntos apresentados sobre PP: necessidade de criação do CAD-PP.
2. PEPs com resultados inconsistentes.
3. Acidentes GNV: caso recente. Solicitação de ações pelo Inmetro.
4. Reformulação dos escopos, para simplificação e redução de custos.
5. Escopo de motocicletas.

Introdução

- Maior interação técnica da FENIVE com INMETRO: maior harmonização.
  - CAD-SV
  - CAD-PP?
  - Workshop de avaliadores
  - Reuniões diversas e envio de ofícios.
- Necessidade de desenvolvimento da equipe de avaliadores da DIOIS: reunião com DICAP 22/7.
- ENOAC: respostas às questões propostas devem ser desenvolvidas em menor prazo.
- Novos escopos voluntários: escolares e acessibilidade.
- GNV Seg: termo de cooperação técnica.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Harmonização

Daniel Bassoli
Rômulo Salvador

Princípios da qualidade na harmonização

Qualidade = Atendimento de requisitos.

O “carro chefe” são os requisitos normativos.

Requisitos normativos estão sujeitas a múltiplas interpretações.

Isso faz exigir cada vez mais uma **ABORDAGEM SISTÊMICA** para a gestão de todos os agentes envolvidos na aplicação do julgamento técnico dos requisitos.

- Exigem interação entre as partes (OIs, Inmetro, Denatran, ANTT ...);
- Busca e gera **resultado para todo o sistema** de avaliação da conformidade;
- Tem que permitir eficácia e eficiência organizacional, pois tratamos de sustentabilidade.

Abordagem factual para a tomada de decisão:
É quando você tem a tomada de decisão baseada em requisitos, análise de informações, dados, conhecimento e experiência para um julgamento técnico que leve a uma decisão confiável.

É primordial e exclusivo que:

1. Devemos nos limitar que está escrito na legislação, regulamentos e normas;
2. Caso haja dúvida sobre o que estiver escrito, vamos debater para chegarmos a uma conclusão única sobre o entendimento (pareceres conjuntos);
3. Pareceres devem ser publicados a todos os agentes do sistema;
4. Caso a legislação, regulamento ou norma não estejam satisfatórias, devemos solicitar as mudanças necessárias;
5. As avaliações deveriam focar na proficiência do corpo técnico e nos resultados de inspeção;
6. Padrões de avaliações de proficiência e resultados devem ser criados;
7. O uso da engenharia deve ser promovida, as decisões de inspeções e avaliações devem ser tomadas com embasamento técnico e sua credibilidade promovida.

Workshop de avaliadores DIOIS 2018

Apresentação da FENIVE, dia 27/11, com cases sugeridos pela Comissão Técnica:

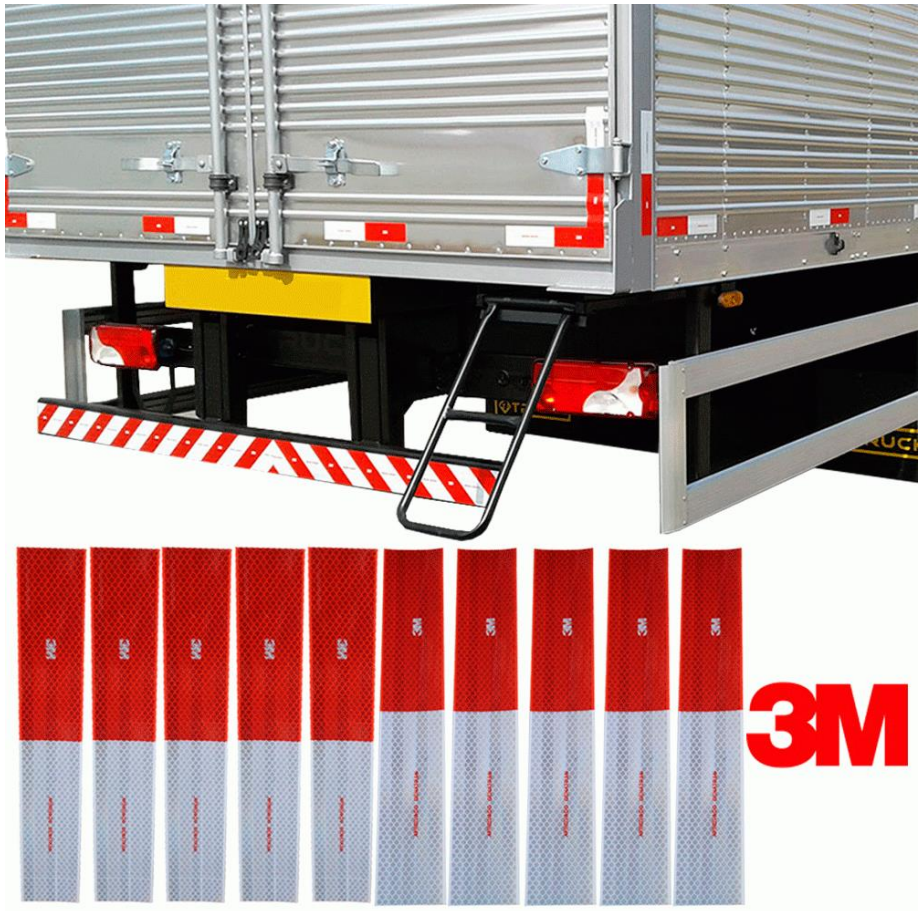
- Estanqueidade sistema GNV: proposta FENIVE de aceitar, além do teste com sabão, detector de vazamento sem necessidade de calibração foi **aceita**.
- Registros fotográficos: sugestão da FENIVE de que avaliadores cobrem somente as fotos indicadas nos regulamentos foi **aceita**.
- Faixas refletivas: item deve ser novamente **discutido no comitê técnico**, mas foi aceito que, no caso de veículos de carga, não se deve cobrar especificações sobre qual cor começar a montagem.
- Ensaio de ruído: Dconf definiu com DIOIS que **deve ser feito** obrigatoriamente na instalação e retirada.
- Macaco, triângulo e chave de roda: ata **não deixou clara a decisão** do workshop, mas somente que a inspeção deve ser cobrada, com base no procedimento avaliado.

FAIXAS REFLETIVAS

A questão:

O OIA aprovou veículos com faixas refletivas em desacordo com a regulamentação de trânsito.

As regras quanto a quantidade, distribuição, localização das faixas refletivas estão regulamentadas pelas Resoluções do Contran nº 416/2012, 445/13, 643/2016, Portaria Denatran 20/02*, porém de maneira confusa e com erros de grafia, o que deixa brechas no entendimento das aplicações.



*Portaria 20/02 regulamentou as Resoluções 128 e 132, que já foram revogadas pelas 568 e 653.

FAIXAS REFLETIVAS

Desenvolvimento:

Resolução nº 643/2016, que dispõe sobre o emprego de película retrorrefletiva em veículos, cita no seu artigo 2º as categorias de veículos para uso obrigatório das faixas: veículos rodoviários de transporte de cargas com PBT superior a 4.536 Kg, ônibus, micro-ônibus, motorcasa, tratores facultados a transitar em vias públicas e reboques/semirreboques com PBT até 4.536 Kg.
Percebe-se que o artigo não menciona os reboques/semirreboques com PBT superior a 4.536 Kg.
O Anexo I registra as regras de localização em conformidade aos seus subitens abaixo:

- Veículos de transporte de carga com PBT superior a 4.536 Kg e reboques/semirreboques **<u>até</u>** 4.536 Kg; Grifo nosso.
- Ônibus, Micro-ônibus e Motorcasa;
- Tratores facultados a transitar em vias públicas;
- Reboques/Semirreboques com PBT **<u>até</u>** 4.536 Kg. Grifo nosso.

FAIXAS REFLETIVAS

Desenvolvimento:

Chamamos atenção então para a redação do subitem 1.4, que ficou provavelmente errado. O correto deveria ser: Reboques/Semirreboques com PBT **superior** a 4.536 kg.

O equívoco pode facilmente ser percebido uma vez que o item 1.4 do Anexo I da Resolução 643 já registra uma exigência diferente quanto ao percentual da quantidade de faixas na lateral de 33,33% para 50%. Ou seja, veículos com capacidade de carga elevada tendem a ter o seu comprimento maior e com isto reforça a necessidade de elevação do percentual da quantidade de faixas nas laterais.

> "1.4 Reboques e Semirreboques com PBT até 4536 KG:
> Os dispositivos retrorrefletivos deverão ser afixados nas laterais e na traseira da carroçaria do reboque ou do semirreboque, afixados na metade superior da carroçaria, alternando os segmentos de cores vermelha e branca, dispostos horizontalmente, distribuídos de forma uniforme cobrindo no mínimo 50% (cinquenta por cento) da extensão das laterais e 80% (oitenta por cento) da extensão da traseira."

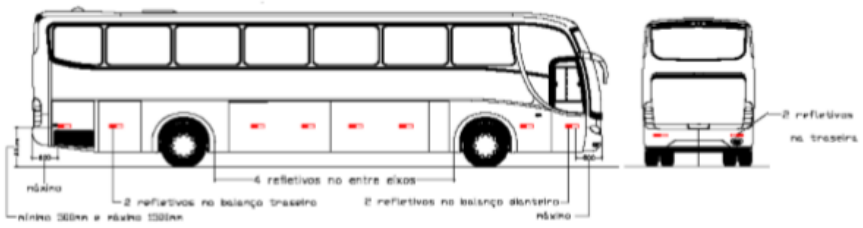
FAIXAS REFLETIVAS

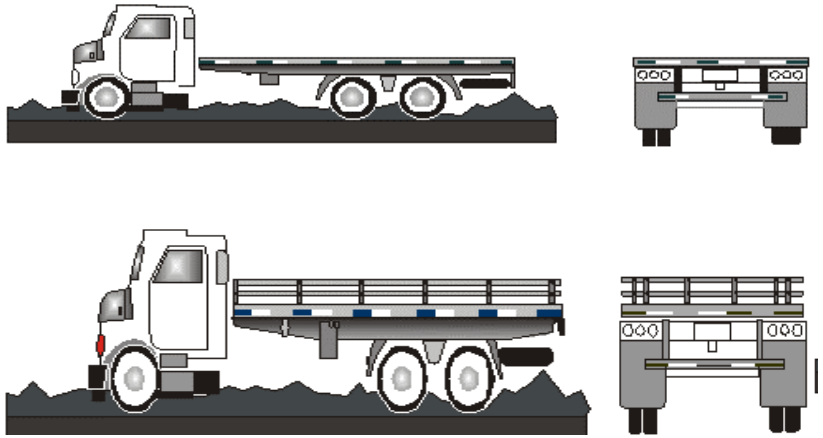
Desenvolvimento:

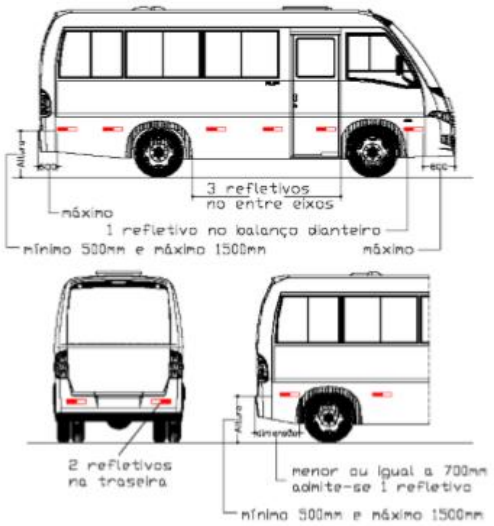
As Resoluções do Contran nº 416 e 445, nos seus Anexos IX, registram a padronização da fixação das faixas refletivas, iniciando na extremidade traseira e pela cor vermelha a fixação das faixas nas laterais e traseiras dos veículos categoria M2 e M3.

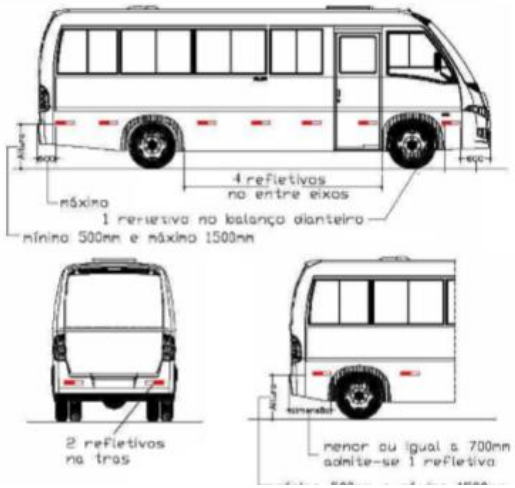
<u>Não há registros desta instrução clara para os veículos de carga.</u>

Isto certamente sempre criará dúvidas quanto à correta interpretação para aplicação das faixas nos diversos veículos. A solução definitiva seria o Contran harmonizar a disposição das faixas refletivas em todos os tipos de veículos de carga e de passageiros, com uma Resolução.









FAIXAS REFLETIVAS

A sugestão da CT FENIVE:

Não há clareza em relação ao posicionamento das faixas nas resoluções e portarias, principalmente quando se trata de veículos de carga. Entendemos que as imagens das Resoluções acima mencionadas e da Portaria Denatran 20/02 (revogada?) são meramente ilustrativas, pois os textos não esclarecem a questão das posições de montagem (vermelho/branco) nas diversas configurações de veículos.
Falta orientações objetivas quanto à instalação em veículos de carga.
Nem a questão das proporções de cobertura nas laterais e traseiras dos veículos está clara. Exemplos de incoerências:

- A Port. 20/02 diz que o posicionamento das faixas laterais deve ser no terço inferior, enquanto a Res 643 diz que a posição deve ser na linha média.
- A Port. 20/02 informa que a quantidade de faixas laterais deve ser de 33,33% para veículos acima de 4.536kg, enquanto a Res. 643 diz que deve ser de 50%.

Entendemos que as faixas devem estar posicionadas de tal forma que a função reflexiva tenha eficácia.
Estes assuntos devem ser esclarecidos no Denatran antes de qualquer coisa, mas sugerimos que o Inmetro cobre a quantidade de faixas, mas sem interferir na questão do sentido de montagem, mesmo porque não influencia na segurança veicular. Mais importante é verificar se as faixas estão bem fixadas e realmente refletem.
Os OIA deveriam aprovar o percentual de cobertura de faixas tal que seja o número de faixas inteiras superior ao percentual mínimo referente à configuração avaliada, considerando que poderão haver cortes nos dispositivos, conforme alínea XII do artigo 1º da Portaria Denatran 20/02, em cantos e extremidades das carroçarias.

ENSAIO DE RUÍDO

PORTARIA Nº 30, RTQ24, diz:
"7.1.3 OIC deve realizar a verificação da emissão de gases poluentes ou da opacidade e ruído dos veículos rodoviários automotores quando houver evidência da substituição do motor, de seus componentes ou componentes do sistema de exaustão."

PORTARIA Nº 49, RTQ37, diz:
"7.8 O OIA ou ETP deve realizar a verificação da emissão de ruído dos veículos rodoviários automotores, conforme as legislações ambientais vigentes, somente quando houver substituição do motor, de seus componentes ou componentes do sistema de exaustão original do veículo"

Pode-se entender que em ***nem todas as retiradas e nem todas as instalações iniciais de GNV*** faz-se a necessidade da realização do teste de ruído (DECIBELIMETRO), pois em sua maioria não existe substituição de motor ou de seus componentes e nem no sistema de exaustão original do veículo.

ENSAIO DE RUÍDO

- Ruído: inicial e retirada, ou quando houver alterações....
- Avaliações com auditores cobrando na periódica...
- Em uma inspeção inicial ou retirada, geralmente não há alteração de componentes do motor, mas no caso de inicial, pode-se ocorrer a alteração do sistema de exaustão por questões de layout.

ENSAIO DE RUÍDO

<u>A QUESTÃO FOI ENCAMINHADA PARA O PROCONVE:</u>

“A Instrução Normativa IBAMA Nº 6 -06/2010 - Anexo V diz:

1.2. O método é destinado a verificar o nível de ruído emitido por veículos em uso, levando em consideração as variações no ruído emitido por seus componentes, causadas por:
a) desgaste, deterioração, **ou modificação de componentes**, regulagens fora da especificação do fabricante;

Nossa dúvida é que se no caso de NÃO identificarmos nenhuma anomalia (ruído excessivo), ou modificação efetiva no motor ou escapamento (sistemas de exaustão) durante a inspeção visual faz-se necessário mesmo assim o teste de ruído para esses veículos que foram modificados (inclusão de GNV e retirada de GNV) ?

No aguardo de um parecer técnico.”

ENSAIO DE RUÍDO

RESPOSTA DO PROCONVE:

“Não é questão de se emitir um parecer técnico.
Nos parece que todos os regulamentos deixam ao técnico tomar a decisão dos procedimentos a serem tomados para se emitir um certificado, ou laudo, ou atestado de atendimento à legislação vigente.
A realização de teste é uma forma da ajudar ao técnico a identificar ou não uma incorreção.
Se apenas com seu conhecimento e sua sensibilidade, o técnico já identifica que não há incorreção em um produto, procedimento ou trabalho realizado, que se está atendendo aos regulamentos, e se responsabiliza pela decisão, então ele pode isentar a realização de testes que identificam incorreções.
Lembramos que a Instrução Normativa nº 6/2010 é para aplicação em programas oficiais de inspeção e manutenção veicular - I/M. E o que se espera nos casos de I/M, principalmente pela grande quantidade de veículos inspecionados, é que o técnico tenha a sensibilidade e o conhecimento para poder selecionar os veículos que não necessitam passar por um teste para comprovação ou não do atendimento aos regulamentos.
Atenciosamente,

Márcio Beraldo Veloso
Coordenação do PROCONVE/PROMOT
COREM/CGQUA/DIQUA/IBAMA”

ENSAIO DE RUÍDO

Procedimentos em SP:

“Anexo V: Procedimentos para medição de ruído (Prefeitura de SP)
A inspeção de veículos em uso para determinar a sua conformidade com as exigências de controle de ruído deve iniciar por uma **inspeção visual** para que o inspetor verifique se há ocorrência de anormalidades tais como a ausência de componentes, peças defeituosas, corroídas ou não originais e com características não aplicáveis ao modelo ou versão do veículo.

Em seguida deve ser realizada uma **pré-análise auditiva** para verificar se os veículos apresentam timbres e níveis de ruído considerados anormais, realizada por um inspetor devidamente treinado para este reconhecimento.

Caso o inspetor **verifique alguma anomalia**, na pré-análise auditiva, o veículo deve ser submetido à medição do ruído na condição parado para a confirmação da avaliação inicial.”

ENSAIO DE RUÍDO

A sugestão da CT FENIVE:

Os técnicos devem utilizar a sua capacidade sensitiva. Já realizamos diversos teste de decibelímetros quando através da audição identificamos que estaria aprovado e o teste confirmou a avaliação sensorial. Da mesma forma, algumas vezes o inspetor suspeitou da reprovação, comprovada pela realização do teste. O teste de decibelímetro deveria ser realizado somente em caso de necessidade, ou por desconfiança do inspetor, para confirmar a reprovação do veículo quanto ao ruído, ou quando houver alterações de hardware descritas nos RTQs.

O teste de ruído deveria ser realizado somente quando há modificação no escapamento original ou quando houver aumento significativo de potência de motores ou modificações em elementos internos que possam afetar o ruído original.

O próprio IBAMA já se manifestou neste sentido, deixando claro que a escolha da realização dos testes é do inspetor, caso haja dúvidas.

MACACO, TRIÂNGULO E CHAVE DE RODA

A questão:

Não evidenciado o funcionamento das ferramentas e triângulo, bem como fixação e conservação do estepe.
Conforme NBR 14040-1: **3.1.2 defeito leve** DL - defeito que, por sua natureza, não afeta significativamente a conformidade cadastral e/ou a segurança do veículo.
Entendemos que estes componentes não comprometem a segurança de tráfego normal de um veículo, no caso de inspeção de segurança veicular.
São itens de inspeção por se tratarem de itens obrigatórios, conforme diretrizes do Contran. É de responsabilidade civil do proprietário, manter estes componentes.

7.3.1.9 Triângulo de segurança

Verificar estado geral e conformidade com a legislação.

O triângulo de segurança não deve possuir trincas e nem estar quebrado, devendo ser fixado em local protegido e estar em conformidade com a legislação vigente e com os seguintes parâmetros:

A sua forma, quando montado, deve ser de um triângulo eqüilátero, com área refletiva de cor vermelha.

Critério(s) de reprovação: É motivo de reprovação a constatação da(s) seguinte(s) ocorrência(s), dentre outras previstas em regulamentação específica:

- Inexistente.
- Conservação deficiente.
- Não conforme com a legislação.

7.3.1.10 Ferramentas

Verificar existência (quando aplicável) e conservação.

As ferramentas devem estar em boas condições e devidamente acondicionadas.

Critério(s) de reprovação: É motivo de reprovação a constatação da(s) seguinte(s) ocorrência(s), dentre outras previstas em regulamentação específica:

- Inexistentes, quando obrigatórias.
- Conservação deficiente.

7.3.1.11 Estepe

Verificar originalidade, estado geral e fixação.

O estepe deve estar em perfeito estado de conservação e estar devidamente fixado, não permitindo sua movimentação indevida.

Critério(s) de reprovação: É motivo de reprovação a constatação da(s) seguinte(s) ocorrência(s), dentre outras previstas em regulamentação específica:

- Não conforme com o original.
- Inexistente, quando obrigatório.
- Conservação/fixação deficiente.

MACACO, TRIÂNGULO E CHAVE DE RODA

A sugestão da CT FENIVE:

Conforme NBR 14040-1 4.1 Princípios básicos – “A inspeção de segurança veicular tem como princípios básicos: a) não efetuar qualquer desmontagem de componentes do veículo e correções de irregularidades (...)”

São itens que devem ser verificados, mas não devem ser desmontados.

O RTQ 24, por exemplo, determina que seja verificado o fato da existência e conservação destes itens.

Logo, retirar estepe não se aplica, mas deve-se somente verificar a sua fixação e estado do componente, como em diversos outros componentes, conforme descrito nos RTQs.

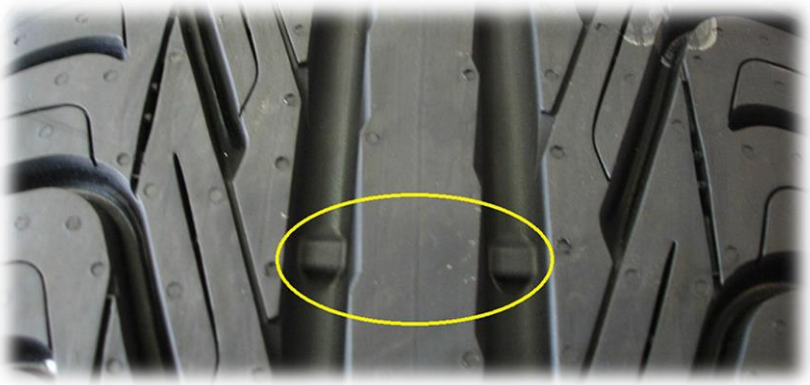
A desmontagem e montagem de todos os equipamentos para mostrar o funcionamento na filmagem é “não conforme” pela NBR 14040, acarreta mais riscos na inspeção e torna-a mais morosa. No caso de dúvida do inspetor quanto ao funcionamento do equipamento, o mesmo deve providenciar que o proprietário efetue a ação.

Conclui-se que **Não** se deve desmontar e montar componentes durante uma inspeção, assim evitando problemas futuros com o proprietário/usuário. (“- o inspetor ao desmontar quebrou. – não estava quebrado – falta uma peça... quero indenização...”) Logo, a verificação da inspeção pode ser evidenciada na filmagem ou fotografias-padrão, mas sem a pretensão de se avaliar a proficiência do inspetor.

Observemos que o Técnico Mecânico e Engenheiro Mecânico são responsáveis pela inspeção civil e criminalmente. E assinam o CSV.

Sulco de pneus

Proposta: Retirar a necessidade de medir e registrar a profundidade do sulco do pneu, a inspeção será com base no TWI.



Justificativa:

- Resolução Contran 558/80 e Portaria Inmetro 5/2000: A verificação da conformidade é pela verificação visual do TWI;
- Resolução Contran 558/80, Art. 4º § 1º "A profundidade remanescente será constatada visualmente através de indicadores de desgaste."
- Os pneus são certificados conforme RAC específica e todos deverão ter o indicador de desgaste;
- "Os indicadores de desgaste da banda de rodagem devem advertir visualmente quando a profundidade das cavidades correspondentes da banda de rodagem estiver reduzida a 1,6 mm, com tolerância de (+0,6/-0,0)mm." Assim, o TWI pode chegar a 2,2 mm.

A fiscalização não pode usar um critério e o OI usar outro.
A divergência de critérios tira a credibilidade do sistema de avaliação da conformidade e deixa o OI fragilizado a possível ações judiciais.

Sulco de pneus

“RESOLUÇÃO Nº 558/80
Art. 4º - Fica proibida a circulação de veículo automotor equipado com pneu cujo desgaste da banda de rodagem tenha atingido os indicadores ou cuja profundidade remanescente da banda de rodagem seja inferior a 1,6 mm.
§ 1º - A profundidade remanescente será constatada visualmente através de indicadores de desgaste.”

“Portaria Inmetro 5/2000
(...)
4. REQUISITOS: CARACTERÍSTICAS A SEREM IDENTIFICADAS NOS PNEUS
(...)
B) INDICADORES DE DESGASTE DA BANDA DE RODAGEM: B.1) As profundidades das cavidades da banda de rodagem, serão limitadas a um desgaste máximo (RESOLUÇÃO 558/80 - CONTRAN), o qual será determinado indicadores visuais colocados nos pneus.
(...)
B.2) Os indicadores de desgaste da banda de rodagem devem advertir visualmente quando a profundidade das cavidades correspondentes da banda de rodagem estiver reduzida a 1,6 mm, com tolerância de (+0,6/-0,0)mm.”

CIV/CIPP Impedido por Classificação Veicular

- E-mail oi@inmetro.gov.br de 9 de janeiro de 2019 15:44h: “os veículos produzidos antes de 01 de setembro de 2016, os organismos de inspeção acreditados, poderão realizar as inspeções nos veículos destinados ao transporte de produtos perigosos, **mesmo se estes não estiverem classificados (espécie/tipo)** como "Tanque Produto Perigoso" (cód.193). O CIV e o CIPP deverão manter a mesma classificação (espécie/tipo) do CRV/CRLV.”

É CILINDRO INTERLIGADO?
É CARROCERIA ABERTA?
É CHASSI PORTA CONTEINER?

SÃO TODOS ESSES!
NÃO TEMOS ACESSO AO PROCESSO DE CAT (ANO 2002).
A RESPONSABILIDADE DO LICENCIAMENTO É DO DETRAN/DENATRAN.

CILINDROS INTERLIGADOS

CIV/CIPP Impedido por Classificação Veicular

PORTARIA No- 65, DE 24 DE MARÇO DE 2016

....
Art 5º
....
§1º Havendo a necessidade de emissão de novo Certificado de Registro de Veículo (CRV), será mandatória a atualização da carroceria no cadastro do veiculo no RENAVAM pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mediante a apresentação de Certificado de Segurança Veicular (CSV) valido.

§2º **Nos casos não previstos no parágrafo anterior, faculta-se aos proprietários dos veículos em circulação**, produzidos, importados, encarroçados ou transformados, bem como os equipamentos veiculares produzidos antes de 01 de setembro de 2016, a alteração da carroceria do veículo no Certificado de Registro de Veículo (CRV) e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), cabendo aos órgãosexecutivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a atualização das características do veículo no RENAVAM, se necessário.

CIV/CIPP Impedido por Classificação Veicular

- Há frota de veículos com equipamentos dotados de cilindros interligados, fabricadas antes de setembro de 2017, sem a possibilidade de regularização da sua carroceria conforme determinado pela Portaria Denatran 160/17, devido à inexistência de CAT para tal modificação/transformação.
- Há IPEMs regularizando veículos sem critérios técnicos ou equipamentos adequados.
- Já solicitamos ao Denatran, bem como o Inmetro, mas ainda não obtivemos respostas.
- O que pode ser feito para a regularização destes veículos?
- O escopo M43 da Portaria Denatran 38/18 – Inclusão/troca da carroçaria por outra, também de transporte de carga, não permite inclusão da carroceria 268 – cilindros interligados.

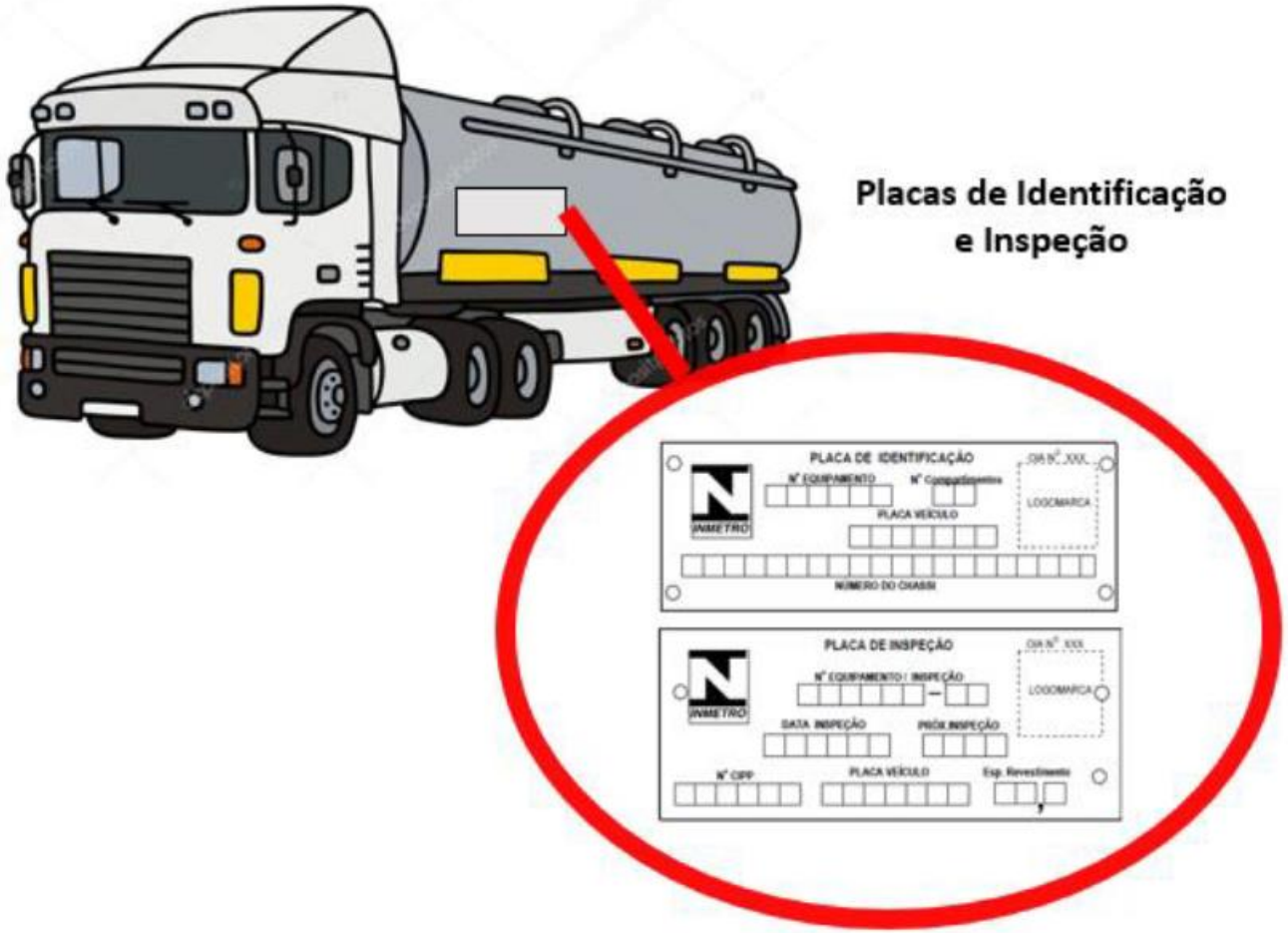
Proposta: Permitir o CIV/CIPP mesmo com a carroceria registrada até sucateamento, conforme § 2º do Art. 5º da Portaria 65/2016 do Denatran.

COMBOIO

É COMBOIO?
É MECANISMO OPERACIONAL?

RESOLVIDO! JÁ POSSUI NO RENAVAM

Equipamentos para transporte de PP sem suportes para plaquetas de identificação e do Inmetro



CAD-PP

Programa de inspeções de PP amadurecimento: necessidade de debater harmonização.

Diversas sugestões de assuntos foram enviados à DIOIS, para reativação do CAD-PP:

- Inspeção de PP com CIV vencido ou reprovado, porém sem emitir o CIPP, emitindo RNC de falta de CIV válido;
- Inspeção para emissão de CIV sem ter um certificado de cronotacógrafo vigente, emitir RNC por falta do certificado válido;
- Decalque do chassi e do número do equipamento em registro fotográfico, pois na NIT-DIOIS-019 permite. Porém a Portaria 91/2009 não tem previsão.
- Eliminar os registros fotográficos com código temporal, hoje existe a filmagem das inspeções, este requisito não tem mais sentido;
- Preenchimento dos campos abaixo identificados do CIV, preencher como ND ou NA.
- NC porque o pressão no regulador, antes do ar comprimido entrar no tanque, está regulada para 4 bar e o avaliador disse que é muito elevada, gerando risco aos inspetores.
- Dispensa oficial do código Index;
- Não cobrança da NR-35 pela CGCRE;
- Definir regra básica de quando aplicar as resoluções do Contran e RTQ do Inmetro, quando os requisitos técnicos entram em conflito, são complementares ou são ausentes (Exemplo: Resolução 593 x RTQ 32);
- Harmonizar a exigência do RTQ 32 com a da Resolução Contran 593/16;
- Chapa de identificação e Inspeção fixadas no chassi da carroceria;
- Liberar extensão de escopo 7c de graça para os OIA-PP viabilizarem as reformas e reparos;
- Em caso de reparo de tanques certificados, alterar a placa do fabricante com o volume e número de compartimentos?
- Inspeção de tanques que transportam óleo lubrificante usado para refino: padronizar grupo para óleo lubrificante, 27G ou 27A1, para acabar com divergências durante a inspeção.
- Definição sobre o grupo de tanques que transportam chorume e a necessidade de inspeção interna.
- Inspeção em carrocerias fechadas que transportam lixo hospitalar (infectante).
- Tanques que transporta produtos do grupo 27G pode retornar a transportar 2A, 2B, 2C, caso estejam na placa do fabricante?
- Sugerir que os quebra-ondas possuam aberturas cilíndricas laterais para facilitar o transbordo em caso de tombamento lateral (sugestão do CBMMG e da Comissão Estadual de MG do P2R2 – Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos).

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

PEPs

Rômulo Salvador

Revisitando conceitos…

ABNT NBR 17020:

3.1
inspeção
exame de um produto (3.2), processo (3.3), serviço (3.4) ou instalação ou seu projeto e determinação de sua conformidade com requisitos específicos ou com requisitos gerais, com base em julgamento profissional.

RTQ 7i: 6.2.5 Os critérios de aceitação da porosidade nos cordões de solda, devem ser aqueles apresentados no Código ASME VIII, Divisão 1, Apêndice 4.

Texto no Procedimento de Ensaio de Líquido Penetrante aprovado por Profissional N3 Abendi/SNQC:

... (4) Porosidade (A) Para soldas de topo com penetração total, transversais a direção de tração computada não devem apresentar porosidade visível. Para todas as outras soldas de penetração e para as soldas de filete, a soma dos diâmetros das porosidades visíveis, com diâmetro superior ou igual a 1,0 mm, não deve exceder a 10 mm em qualquer comprimento de 25 mm de solda e não deve exceder a 20 mm em qualquer 300 mm de comprimento de solda.....

PEP Qualabor - RF-LP-03-17-01.0

Figura 1. Face com o cordão de solda e a escala para identificar a localização.

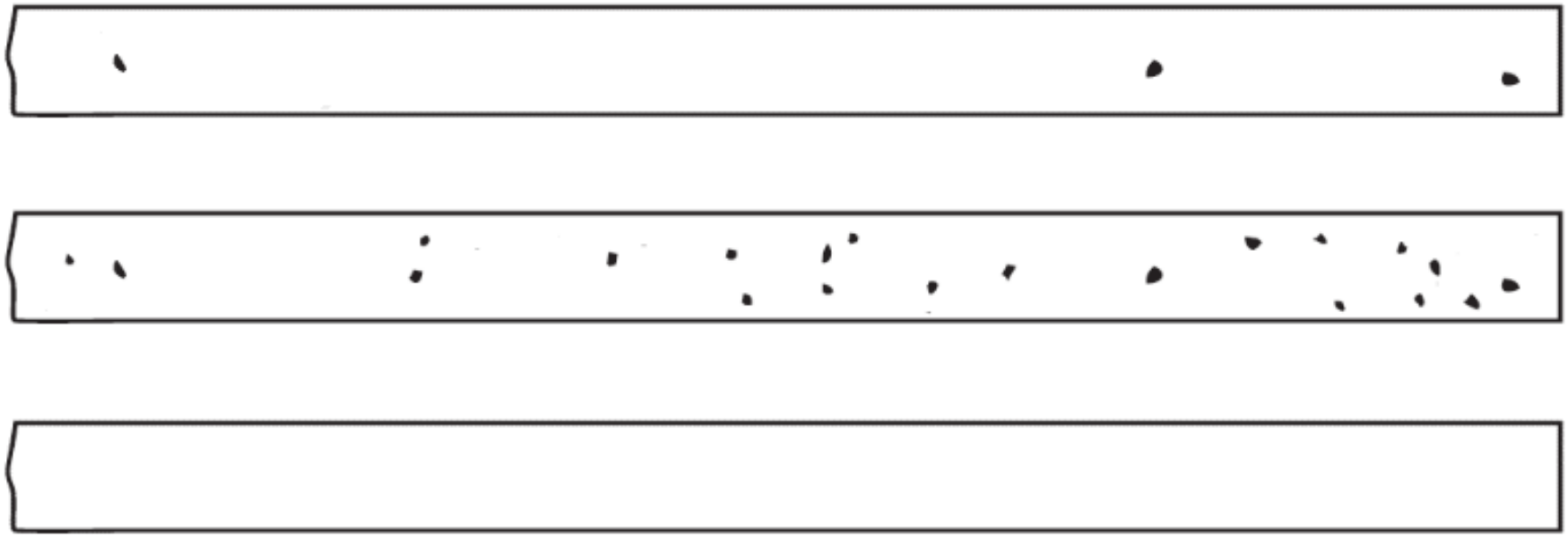
Item **6.1 do Relatório:** A análise estatística do Escore z robusto comparou a quantidade individual identificada do número médio de poros arredondados (maiores que 1,5 mm) e do número médio de trincas lineares (maiores que 1,5 mm) de cada participante com os valores médios robustos identificados pelo grupo.

PEP Qualabor - RF-LP-03-17-01.0

CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO	QUANTIDADE DE POROS	Escore z robusto	Avaliação de Desempenho Escore z robusto
201	0	-0,8	SATISFATÓRIO
205	0	-0,8	SATISFATÓRIO
206	0	-0,8	SATISFATÓRIO
210	0	-0,8	SATISFATÓRIO
204	1	-0,4	SATISFATÓRIO
207	1	-0,4	SATISFATÓRIO
211	1	-0,4	SATISFATÓRIO
202	3	0,5	SATISFATÓRIO
209	3	0,5	SATISFATÓRIO
212	4	0,9	SATISFATÓRIO
208	5	1,3	SATISFATÓRIO
203	7	2,2	QUESTIONÁVEL

Quem observa 0 e quem observa 5 são competentes.

O que cada OI enxerga:



Todos estão certos, mas o risco do veículo transitar...

PEP QLM FT-07 Rev 03 – 04/04/16

Amostra AP-324: O dispositivo utilizado neste ensaio de proficiência, visa a geração de ruídos com valores estáveis e homogêneos, sendo os valores de erros de homogeneidade e de estabilidade incluídos nas incertezas padrão do valor designado (uX).

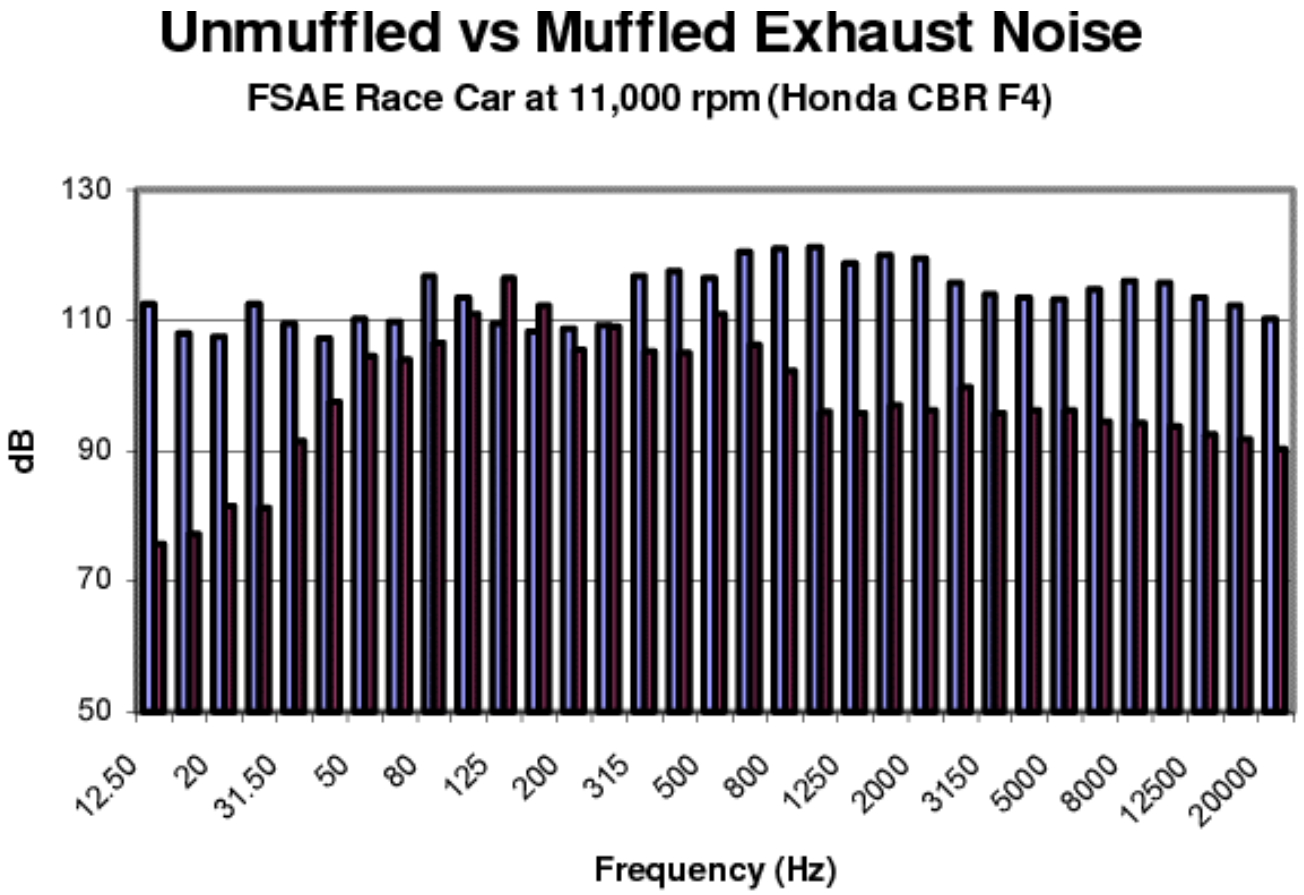
PEP

12.1. Fatores a serem considerados pelos participantes:
Gerador de ruídos automotivo.
Colocar o gerador de ruídos automotivos (artefato da comparação), sobre a base de apoio, simulando uma saída de escapamento de um automóvel a uma distancia mínima de 50 cm do dispositivo gerador de rotação.
Posicionar o medidor de nível sonoro (decibelimetro) do organismo de inspeção a uma distância mínima de 50 cm do simulador de ruídos (alinhado no mesmo eixo).

Teste sonoro para a frequência 1,5 Hz:
...
Teste sonoro para chave 3,0 Hz:
...
Notas:
a) Manter o simulador de rotação distante no mínimo de 50 cm de dispositivos eletrônicos tais como (computadores, notebook , tabletes celulares), o simulador pode afetar o funcionamento destes dispositivos.

O procedimento não reflete os requisitos da IN06.

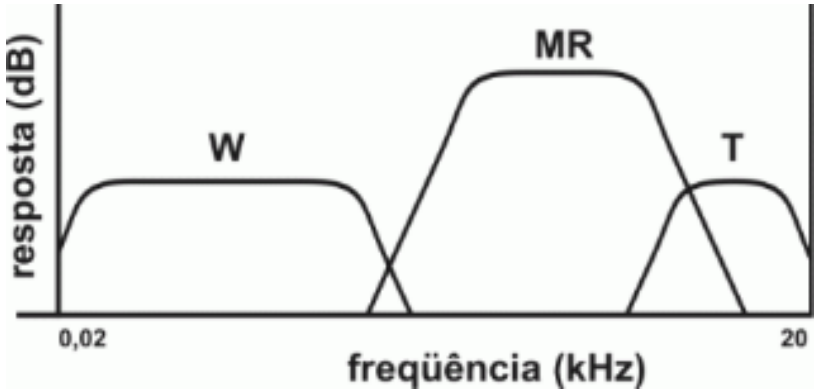
Ruído Automotivo

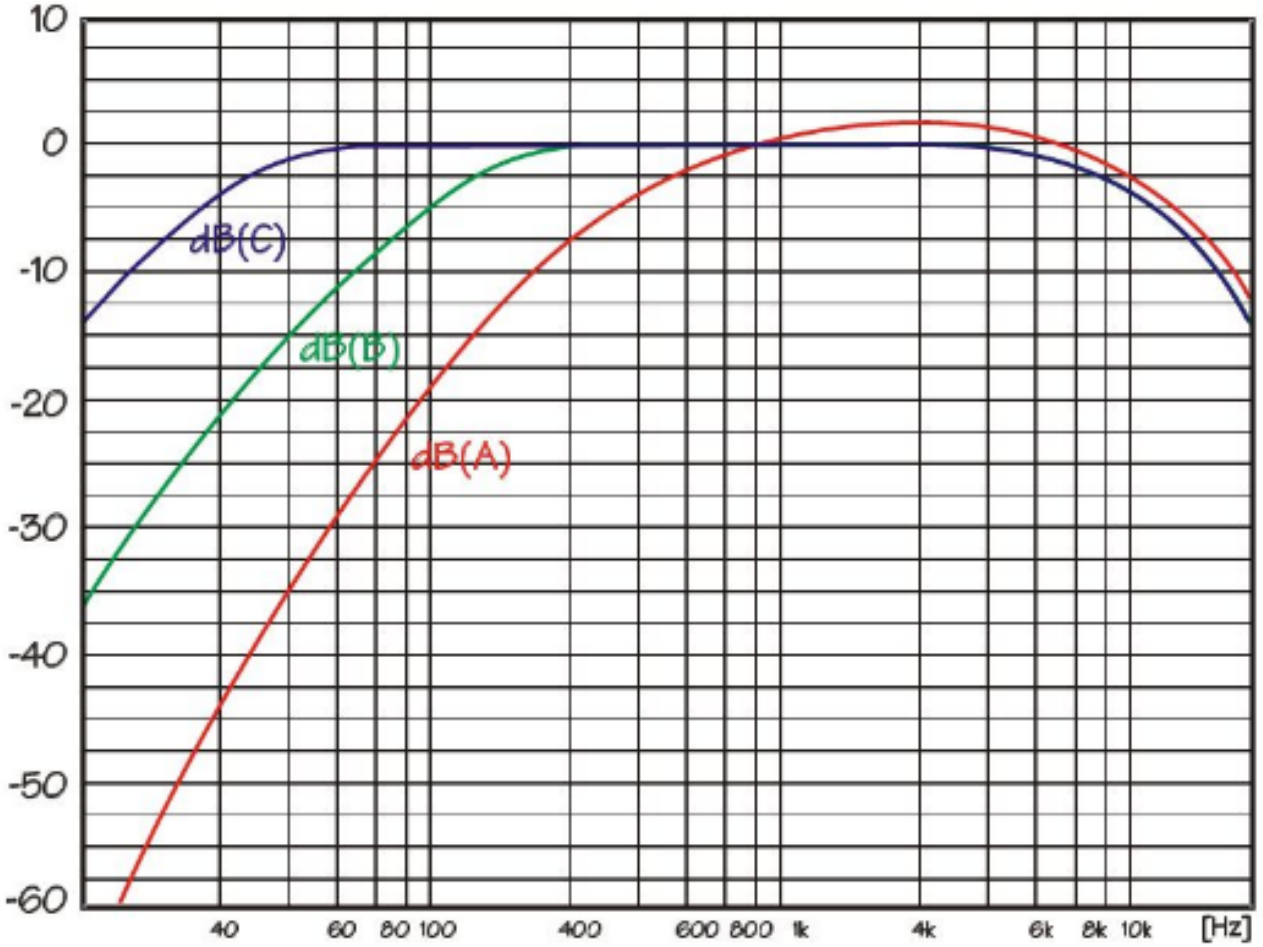


Potente, DanielPublished 2005

A faixa de emissão ocupa todo espectro audível.

Ruído Automotivo





De Cecília de Mendonça Barata

PEP

Dispositivo é uma corneta de som automotivo
Feito em desacordo com a IN/06-2010 - Ibama

ILAC P9

"It is, however, recognized that proficiency testing **is not a usual and expected element in the accreditation of most types of inspections**."

NBR 17043

Introdução

Comparações interlaboratoriais são amplamente utilizadas para vários propósitos e seu uso vem crescendo internacionalmente. Propósitos típicos para comparações interlaboratoriais incluem:

...

3.6 participante

laboratório, organização ou indivíduo que recebe itens de ensaio de proficiência e submete os resultados para análise crítica pelo provedor de ensaio de proficiência

NOTA Em alguns casos, o participante pode ser um organismo de inspeção.

Proposta final

- Poder utilizar o resultado de um PEP para descaracterizar um NC de avaliação.
- Excluir a exigência de ensaios de proficiência.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Acidentes com GNV

Bruno Victor

Um cenário de risco para GNV...

- Frota com grande número de veículos irregulares;
- Falta de rastreabilidade de componentes instalados;
- Pouca fiscalização em instaladores e requalificadores;
- Grande número de clandestinos.
- Muitos veículos utilizando um CSV para dois licenciamentos sucessivos.....

GNV Legal - Geral até		14/07/2019
Consultas realizadas	**107385**	
Válidas	65279	60,79%
Inspeções Vencidas	24059	22,40%
Sem inspeção	18047	16,81%
Consultas no RJ	1E+05	95,03%

Acidente na Praça da Bandeira

- O veículo VW/SPACE FOX, de placa KZM-2694, que estava inspecionado regularmente, foi roubado em 14/07/2018.

- O cilindro foi instalado no veículo GM/ONIX, de placa PXE-1292, em menos de 30 dias após o roubo do veículo de origem, e apresentou ao OIA, um certificado de requalificação e marcação com data de 02/01/2017, período em que não era exigido o selo de certificação para os cilindros requalificados, conforme Portaria INMETRO 340, de 01/08/2016:

- *"Art. 4 Determinar que, até o prazo fixado no art. 2o desta Portaria (03/01/2017), os Organismos de Inspeção Acreditados (OIA) pelo Inmetro para a realização de inspeções de segurança veicular de veículos rodoviários movidos à GNV, iniciais e periódicas, poderão aceitar, alternativamente ao Selo de Identificação da Conformidade, referente ao serviço de requalificação de cilindros destinados ao armazenamento de gás natural veicular, o Relatório Técnico de Requalificação do Cilindro, emitido pela empresa prestadora do serviço conforme o Anexo A do RTQ aprovado pela Portaria Inmetro n.o 309/2014."*

- O acidente ocorreu no dia 05/07/2019, na Praça da Bandeira, no posto Matosão, sem vítimas fatais;
- Consultando o banco de dados das inspeções, foram identificados diversos cilindros com números de série iguais em veículos diferentes, com capacidade volumétrica diferente.
- A ASSINSP, no dia 04/07/2019 divulgou através das redes sociais, o trabalhoque tem feito junto ao inmetro, para desenvolver um sistema que possibilita a rastreabilidade aos equipamentos para o uso do GNV insta;lados nos veículos rodoviários automotores.

4637
1 LT
BAR
1GNV1
CETES-EV 62
01 17

Quarenta por cento dos carros com GNV no Rio não têm inspeção em dia

Levantamento é de associação de empresas de inspeção de gás veicular

Lucas Altino e Saulo Guimarães
10/07/2019 - 12:03 / Atualizado em 10/07/2019 - 14:14

Explosão em posto de gasolina na Praça da Bandeira deixou três feridos Foto: Gabriel Monteiro / Agência O Globo

https://oglobo.globo.com/rio/quarenta-por-cento-dos-carros-com-gnv-no-rio-nao-tem-inspecao-em-dia-23796737

Ação IMETRO e PC de Santa Catarina é exemplo a ser seguido

G1 SANTA CATARINA nsc TV 40 anos

Oficina clandestina que instalava GNV é interditada na Grande Florianópolis

Serviço ilegal era feito numa casa no bairro Areias, em São José.

Por NSC TV

09/07/2019 20h33 · Atualizado há uma semana

https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2019/07/09/oficina-clandestina-que-instalava-gnv-e-interditada-na-grande-florianopolis.ghtml

Ações necessárias

- Cobrança de Nfe de serviços para instaladores e requalificadores;
- Programa de fiscalização de instaladores e requalificadores;
- Canal de denúncias para instaladores e requalificadores clandestinos;
- Desenvolvimento do sistema GNV Legal, para rastreabilidade dos cilindros, desde o fabricante até a instalação/retirada/reinstalação;
- Denatran deverá se manifestar quanto ao uso de um CSV para dois licenciamentos diversos, contra o que prevê Res. Contran 292.
- Detrans devem bloquear licenciamento de veículos sem CSV válido;
- Postos devem bloquear abastecimentos de veículos irregulares (solução a debater);
- Melhorias nos RTQs e processos de certificação dos cilindros.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Reformulação de escopos

Sunday

Reformulação de escopos

Enviada proposta no CAD, em 2018. Reenvio 24/4 à DIOIS, para análise.

Necessidades:

- Aprimorar os escopos, flexibilizando-os conforme demandas do mercado.
- Criar sinergias de equipamentos e conhecimentos nos organismos de inspeção, para otimizar os recursos.
- Conceder escopos subsidiados para OIAs com pouca demanda na região, melhorando a capilaridade do atendimento.
- Englobar caminhão-trator e motor-casa.

Reformulação de escopos

Atualmente o Anexo B1 da NIT-DIOIS 19 prevê as famílias vinculadas aos “Tipos” de veículos.

Família I: RTQ24 e acessibilidade
Família II: Sinistrados
Família III: Rebocados acima de 7500N
Família IV: Inspeção da Capacidade técnico-operacional
Família V: GNV Instalado

FAMÍLIAS	DOCUMENTO LEGAL/REGULAMENTOS TÉCNICOS	CORRELAÇÃO COM ÁREA DE ATUAÇÃO
Família I	**Portaria Inmetro nº 30/2004 / RTQ-24** - Inspeção de veículos rodoviários automotores - modificação ou fabricação artesanal. **Portaria Inmetro nº 260/2007** - Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros **Portaria Inmetro nº 168/2008** - Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Veículos de Características Rodoviárias para o Transporte Coletivo de Passageiros **Portaria Inmetro nº 152/2009** - Inspeção da Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Rodoviárias para Transporte Coletivo de Passageiros **Portaria Inmetro nº 153/2009** - Inspeção da Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros **Portaria Inmetro nº 30/2004 / RTQ-25** - Inspeção de veículos rodoviários rebocados com PBT até 7.500 N - modificação ou fabricação artesanal	Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) até 3.500kg - Modificado ou Fabricado Artesanalmente Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) acima de 3.500kg - Modificado ou Fabricado Artesanalmente Adaptação de Acessibilidade em Veículos de Características Urbanas para o Transporte Coletivo de Passageiros Adaptação de Acessibilidade em Veículos de Características Rodoviárias para o Transporte Coletivo de Passageiros Inspeção - Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Rodoviárias para Transporte Coletivo de Passageiros Inspeção - Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros Rebocados até 7500 N – Modificação ou Fabricação Artesanal

FAMÍLIAS	DOCUMENTO LEGAL/REGULAMENTOS TÉCNICOS	CORRELAÇÃO COM ÁREA DE ATUAÇÃO
Família II	**Portaria Inmetro nº 32/2004 / RTQ** - Inspeção de Veículos Rodoviários Automotores - Recuperados de Sinistro. **Portaria Inmetro nº 32/2004 / RTQ** - Inspeção de Veículos Rodoviários Rebocados – Recuperados de Sinistro **Portaria Inmetro nº 32/2004 / RTQ** - Inspeção de Motocicletas e Assemelhados - Modificação ou Fabricação Artesanal e Recuperadas de Sinistro.	Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) até 3.500kg - Recuperado de Sinistro Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) acima de 3.500kg - Recuperado de Sinistro Rebocados até 7500 N – Recuperados de Sinistro Motocicletas e assemelhados – Modificação ou Fabricação Artesanal Motocicletas e assemelhados – Recuperado de Sinistro
Família III	**Portaria Inmetro nº 32/2004 / RTQ** - Inspeção de Veículos Rodoviários Rebocados com PBT acima de 7.500 N - Modificação ou Fabricação Artesanal **Portaria Inmetro nº 32/2004 / RTQ** - Inspeção de Veículos Rodoviários Rebocados – Recuperados de Sinistro	Rebocados acima de 7500 N – Modificação ou Fabricação Artesanal Rebocados acima de 7500 N – Recuperados de Sinistro
Família IV	**Portaria Inmetro nº 14/2016** **Portaria Inmetro nº 13/2016 / RTQ-28**	Inspeção da Capacidade Técnico-Operacional de Empresa
Família V	**Portaria Inmetro nº 49/2010 / RTQ-37** - Inspeção de Veículos Rodoviários Automotores com Sistemas de Gás Natural Veicular.	Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) até 3.500kg - com Sistema de GNV Instalado Veículos rodoviários com peso bruto total (PBT) acima de 3.500kg - com Sistema de GNV Instalado

Peculiaridades região nordeste

1. **Valor das passagens aéreas**: sabemos que a malha viária no Brasil é bastante reduzida e na alta temporada as passagens tornam-se caríssimas para regiões nordeste e seus polos turísticos.
   Pedido: que os avaliadores aceitem opções em horários não comerciais, em acordo com os OIA.
2. **Baixo Números de laboratórios RBC**: os OIA devem ter mais de um equipamento para não paralisar suas atividades. Média de 20 dias para a conclusão do processo de envio do equipamento, conserto, calibração e retorno à empresa. No caso do analisador de gases, que é equipamento de alto custo e de calibração semestral, apenas o IPEM de fortaleza possui os gases para calibração.
   Pedido: incentivar desenvolvimento de rede de laboratórios RBC no nordeste.
3. **Baixo número de avaliadores**: a indisponibilidade de avaliadores no nordeste faz com que profissionais de outras regiões tenham que se deslocar em longas distâncias, sobrecarregando-os e gerando altos custos de passagens e hospedagem aos OIA.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

Ênio Ferreira

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

A substituição indiscriminada do Ensaio de Pista pelo Frenômetro sugerida ao Denatran e pior, vinculando ao escopo de veículos leves, para evitar a redução de organismos prestadores de serviços ao cidadão não foi amplamente debatido entre os especialistas.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

Convidamos o melhor especialista em SV, piloto de motocicleta que compare um **ENSAIO de PISTA** e Ensaio de freio num FRENÔMETRO, e externe sua opinião.

Questionamos por exemplo:

- alinhamento; (slalon)
- rolamentos de rodas;
- rolamento de coluna de direção;

Em frenagem a transferência de peso é levada em conta?

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

A FALTA da INFORMAÇÃO COMPLETA

Apesar da permissão para Ensaios em Pista, OBRIGATÓRIO para veículos com Excesso de Dimensões, Reboquinhos e Tricíclos “assemelhados”, O **INMETRO** não foi CLARO com os TÉCNICOS do Denatran, permitindo a OBRIGATORIEDADE do equipamento e ainda (sugerindo) vinculando-o a outro escopo (leve).

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

Quando solicitado ao INMETRO a POSSIBILIDADE da utilização de FRENÔMETRO, por alguns Organismos, acreditávamos que JAMAIS fosse GENERALIZADO, obrigando à todos, independentemente.

Sugerimos a audiência de TÉCNICOS ESPECIALISTAS sobre esta substituição no CAD (Comitê Diois – Inmetro);
Solicitamos ao Denatran que fosse UMA OPÇÃO de equipamento;
Nenhuma opinião foi aceita, sendo OUVIDO apenas ao Inmetro.

FENIVE
FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

Apesar da matéria estar regulamentada (Port 38), sendo exigido CSV para motocicletas e a Lei 12009 exigir inspeção periódica de motocicletas, muitos estados não exigem inspeção, aceitando APENAS **VISTORIA**.

O motivo alegado pelo Diretor do Denatran para a NÃO EXIGÊNCIA da INSPEÇÃO e emissão de CSV foi o VALOR informado ao Denatran.

Este valor, informado por “ninguém” talvez tenha sido em função do valor do equipamento OBRIGATÓRIO (frenômetro).

FENIVE

FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Escopo de motocicletas

VALOR DA INSPEÇÃO

Sobre este assunto, vemos que as EXIGÊNCIAS de EQUIPAMENTOS, PEPs, BACK UP de FILMES e outras (sem noção), NÃO AGREGAM TECNICAMENTE e aumentam o VALOR que devemos cobrar do cidadão, AUMENTANDO A FUGA da Inspeção e do OIA.

Os próprios Detrans (estados) EVITAM o OIA (exemplo sinistrados, motos, 99999999999).

FENIVE

FEDERAÇÃO NACIONAL DA INSPEÇÃO VEICULAR

Com este número de Inspeções de motos em 4 anos teríamos pago 22 Equipamentos de um total de (300?).

Sem contar despesas com impostos e outros custos da inspeção.

ANO	CSV	VALOR
2016	1782	
2017	7892	
2018	8958	
2019	5073	
TOTAL	23705	R$200,00
RECEITA		**R$4.741.000,00**
DESPESAS		
FRENOMETRO	R$35.000,00	
AFERIÇÃO ANUAL (x4)	R$5.000,00	
TOTAL	R$55.000,00	
Frenômetros pagos em 4 anos		86,2

MUITO OBRIGADO!