

SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE DO RIO DE JANEIRO
ATO DO PRESIDENTE

RESOLUÇÃO CONEMA Nº 74 DE 14 DE DEZEMBRO DE 2017

**APROVA A REVISÃO 1 DA NOP-INEA-11, QUE ATUALIZA OS
PROCEDIMENTOS PARA MEDIÇÃO DE GASES POLUENTES POR
MOTOCICLOS E ASSEMELHADOS DO CICLO OTTO EM USO.**

O CONSELHO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE DO RIO DE JANEIRO, em sua reunião de 14 de dezembro de 2017, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto Estadual nº. 40.744, de 25/04/2007,

CONSIDERANDO:

- o que consta no Processo Administrativo nº E-07/002.16722/2013, de estabelecimento do procedimento para medição de gases poluentes por motocicletas e assemelhados do ciclo Otto,
- o inciso VI do artigo 24 da Constituição da República Federativa Brasileira, de 1988, que estabelece a competência dos estados em legislar concorrentemente sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição,
- que o artigo 27 da Resolução CONAMA nº 418/09, de 25 de novembro de 2009, delega ao IBAMA a regulamentação dos procedimentos gerais de inspeção que devem ser adotados pelos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M,
- que o IBAMA publicou, em 08 de julho de 2010, a Instrução Normativa IN IBAMA nº 06, onde consta no Anexo IV o “Procedimento de Inspeção de Motociclos e Assemelhados do Ciclo Otto”,
- que os procedimentos estabelecidos na IN IBAMA nº 06, no que diz respeito aos objetivos de proteção ambiental no controle da poluição veicular, em nada diferem em termos de segurança, daqueles já procedidos pelo Estado do Rio de Janeiro desde 1997,

- que os procedimentos previstos na referida Norma Federal, que foram considerados pelo INEA como aprimoradores da inspeção veicular adotada até então no Estado do Rio de Janeiro, foram incorporados à presente Resolução,

- que os demais itens da IN IBAMA nº06/10, que não foram incorporados nesta Resolução, não apresentavam relação direta com a redução de emissões de gases/partículas poluentes, necessitando de uma avaliação mais profunda para sua incorporação aos procedimentos adotados nas inspeções veiculares realizadas pelos Programas de Controle das Emissões Veiculares do Estado do Rio de Janeiro,

- que há a necessidade de estabelecimento de um procedimento próprio para motocicletas e semelhantes do ciclo Otto, tendo em vista as suas características mecânicas peculiares,

- que foi elaborado um Relatório pelo Programa de Engenharia de Transporte (PET) da COPPE/UFRJ intitulado “Análise crítica quanto à aplicabilidade da Instrução Normativa IBAMA nº 6/10, NOP-INEA 11, NOP-INEA 12 e NOP-INEA 13”, o qual avaliou a efetiva relevância dos itens do Anexo IV da IN IBAMA nº06/10, que não foram adotados nas normas operacionais NOP-INEA, em relação às emissões de gases/fumaça,

RESOLVE:

Art. 1º - Aprovar a revisão 1 da NOP-INEA-11 que atualiza os procedimentos para medição de gases poluentes por motocicletas e semelhantes do Ciclo Otto em uso.

Art. 2º - Esta norma deverá, obrigatoriamente, estar disponível no portal INEA e DETRAN.

Art. 3º - Esta Resolução entrará em vigor a partir do dia 01 de janeiro de 2018, revogando todos os dispositivos em contrário.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 2017.

Presidente
Antônio da Hora

Publicada no Diário Oficial de 17/01/2018, págs. 24 A 27.

1 OBJETIVO

Regulamentar os procedimentos de avaliação do estado de manutenção dos sistemas de controle de emissão dos motocicletos e assemelhados do Ciclo Otto em uso, executado nos Centros de Inspeção Veicular do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro – DETRAN-RJ, em cumprimento ao Convênio de Cooperação Técnica, firmado entre o INEA e o DETRAN-RJ.

2 CAMPO DE APLICAÇÃO E VIGÊNCIA

A verificação da emissão de gases poluentes por motocicletos e assemelhados do Ciclo Otto em uso deve ser aplicada nos centros de inspeção veicular ou nas unidades móveis de vistoria do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro – DETRAN-RJ, sendo obrigatória para o licenciamento anual do veículo.

3 DEFINIÇÕES

| TERMO / SIGLA | OBJETO |
|--------------------------------------|---|
| CONEMA | Conselho Estadual de Meio Ambiente |
| CRLV | Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo. |
| DETRAN-RJ | Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro |
| DIPOS | Diretoria de Pós-licença |
| GEAR | Gerência do Ar |
| GEAR3 | Serviço de Controle de Veículos |
| INEA | Instituto Estadual do Ambiente |
| INMETRO | Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia |
| IPEM | Instituto de Pesos e Medidas do Estado do Rio de Janeiro |
| NOP | Norma Operacional |
| Alterações no sistema de escapamento | Alterações visualmente perceptíveis no sistema de escapamento (estado avançado de deterioração, |

| | |
|--|---|
| | componentes soltos, furos, entradas falsas de ar etc.) que impossibilitem ou afetem a medição dos gases de escapamento ou que comprometam o funcionamento do motor ou do sistema de controle de emissão. |
| Alterações nos itens de controle de emissão | Alterações visualmente perceptíveis (ausência, desconformidade com as especificações originais, inoperância ou estado avançado de deterioração) de componentes e sistemas de controle de emissão. |
| Analizador de gases | Os analisadores de gases (CO, CO ₂ e HC) devem ser do tipo infravermelho não dispersivo ou de concepção superior. |
| Ano de fabricação | A data em que o veículo foi fabricado. |
| Assemelhados | Veículos derivados de motocicletas, com três ou mais rodas que apresentam sistema de propulsão com características semelhantes às dos motocicletas, ex. triciclos. |
| Categoria de veículo | As principais categorias de veículos segundo o DETRAN são: Aluguel, Particular, Oficial, Experiência, Aprendizagem, Fabricante, Missão Diplomática, Corpo Consular, Organismos Internacional, Corpo Diplomático, Representante de Org. Internacional e Ass. Cop. Internacional. |
| Chefe do centro de inspeção do DETRAN/supervisores | Profissional do DETRAN responsável pelas vistorias de gases/fumaça realizadas no centro de inspeção local. |
| Centros de Inspeção | Locais construídos e equipados com a finalidade exclusiva de inspecionar a frota de veículos em circulação de modo seriado, quanto à emissão de poluentes, ruído e segurança. |
| Cilindrada | Capacidade dos cilindros de um motor de explosão. A cilindrada de um motor é igual ao produto da superfície de compressão do êmbolo por seu curso, multiplicado pelo número de cilindros que possui o motor, ou também pode ser definido pelo volume total deslocado pelo pistão entre o P.M.I.(Ponto Morto Inferior) e o P.M.S (Ponto de Morto Superior), multiplicado pelo número de cilindros do motor. É indicada em centímetros cúbicos (cm ³) e tem a seguinte |

| | |
|--|--|
| | <p>fórmula:</p> $C = \left(\frac{\pi \cdot D^2}{4} \cdot \text{Curso} \right) \cdot N_{\text{cilindros}}$ |
| CO | Monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume. |
| COc | É o valor medido de monóxido de carbono é corrigido quanto ao fator de diluição dos gases amostrados, conforme a expressão: $COc = F_{\text{diluição}} \times CO \text{ medido}$. |
| Condições normais de operação | São as condições de operação do veículo em tráfego normal, sob carga e velocidade compatíveis com as especificações originais do veículo e com a utilização de combustível comercial. Assim como, quando os componentes do sistema de propulsão e de controle de emissão de poluentes apresentam funcionamento regular e aceitável em relação aos padrões de projeto e de produção do veículo. |
| Descontaminação do óleo de cárter | Procedimento utilizado para que o excesso de gases contaminantes do óleo do cárter sejam recirculados através do sistema de recirculação dos gases do cárter e queimados na câmara de combustão pelo motor antes das medições. |
| Fator de diluição dos gases de escapamento | <p>É a porcentagem volumétrica de diluição da amostra de gases de escapamento devido à entrada de ar no sistema, dada pela expressão:</p> $F_{\text{diluição}} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{\text{medidos}}}$ <p>, para veículos movidos a etanol ou gasolina;</p> $F_{\text{diluição}} = \frac{12}{(CO + CO_2)_{\text{medidos}}}$ <p>, para veículos movidos a GNV.</p> |
| Funcionamento irregular do motor | Condição de operação caracterizada por uma nítida instabilidade da rotação de marcha lenta, ou quando o motor do veículo só opera mediante o acionamento do afogador ou do acelerador, bem como quando apresenta ruídos anormais. |
| Gás de escapamento | Substâncias emitidas para a atmosfera provenientes da |

| | |
|--|---|
| | queima de combustível no motor. |
| Gases do cárter | Substâncias emitidas para a atmosfera, provenientes de qualquer parte dos sistemas de lubrificação ou ventilação do cárter do motor. |
| HC | Total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de infravermelho para HC, expresso como normal hexano, em partes por milhão em volume – ppm. |
| HCc | É o valor medido de Hidrocarboneto (HC) é corrigido quanto ao fator de diluição dos gases amostrados, conforme a expressão: $HCc = F \text{ diluição} \times HC \text{ medido}$ |
| IPEM – Instituto de Pesos e Medidas do Estado do Rio de Janeiro. | Autarquia vinculada administrativamente à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços, fiscaliza produtos têxteis e cargas perigosas, verifica e certifica produtos que envolvam segurança e saúde do usuário; atua no campo da Metrologia Legal, com atribuições definidas em convênio com o Inmetro, como o controle técnico e científico da produção de instrumentos de medição em uso e comercialização no estado do Rio de Janeiro (balanças, bombas medidoras para combustíveis, hidrômetros, taxímetros, pesos e contrapesos, aparelhos para medição de pressão arterial, termômetros clínicos e industriais e densímetros, além da exatidão dos padrões métricos que esses produtos envolvem). |
| Itens de controle de emissão | Componente ou sistema desenvolvido especificamente para o controle de emissão de poluentes ou ruído. Considera-se como tal os sensores necessários ao gerenciamento eletrônico do motor, o conversor catalítico (catalisador), os sistemas de recirculação de gases do cárter (PCV) e do escapamento (EGR), o sistema de controle de emissões evaporativas e outros. |
| Itens de ação indesejável | São quaisquer peças, componentes, dispositivos, sistemas, |

| | |
|--|--|
| | softwares, lubrificantes, aditivos, combustíveis e procedimentos operacionais em desacordo com a homologação do veículo, que reduzam ou possam reduzir a eficácia do controle da emissão de ruído e de poluentes atmosféricos de veículos automotores, ou produzam variações acima dos padrões ou descontínuas destas emissões em condições que possam ser esperadas durante a sua operação em uso normal. |
| Marca | Marca é um sinal/nome que identifica produtos e serviços. |
| Marcha lenta | Regime de trabalho em que a velocidade angular do motor, especificada pelo fabricante, deve ser mantida durante a operação do motor, sem carga e com os controles do sistema de alimentação de combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso. |
| Motociclos | Qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas. |
| Motor de dois tempos | Motor cujo ciclo de funcionamento compreende duas fases (admissão-compressão e combustão-exaustão). |
| Motor de quatro tempos | Motor cujo ciclo de funcionamento compreende quatro fases distintas (admissão, compressão, combustão e exaustão). |
| Motor do ciclo Otto | Motor que possui ignição por centelha. |
| Programa I/M | Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, que tem por objetivo realizar de forma sistemática e padronizada a medição da emissão de poluentes atmosféricos e ruídos. |
| Quilometragem | Distância percorrida pelo veículo em quilômetros registrada no hodômetro do veículo. |
| Reservatório de combustível principal | Tanque de alimentação direta de combustível ao motor. |
| Reservatório de combustível secundário | Tanque reserva de armazenamento de combustível para partida fria. |
| Responsável técnico | É o responsável por um ou mais Centros de Inspeção, que responde tecnicamente pelos procedimentos praticados, fiscalização interna e proposição de soluções para os casos |

| | |
|---------------------------------|--|
| | específicos. |
| Sensor de temperatura | São transdutores que alteram uma ou mais de suas características físicas ao se equalizar com o meio a ser determinada a temperatura. A maioria dos sensores utiliza-se da transmissão de calor por contato, para assimilar a energia do meio. |
| Sensores | São os dispositivos que medem as variáveis primárias de controle do motor (rotação, temperaturas, pressões, oxigênio no gás de escapamento etc.) e as transmitem para o módulo de controle do motor. |
| Sistema de controle de emissões | Conjunto de componentes, inclusive o módulo de gerenciamento eletrônico do motor, e todo e qualquer componente relativo aos sistemas de alimentação de combustível, de ignição, de admissão, exaustão ou controle de emissões evaporativas que fornece ou recebe sinais deste módulo com função primordial de controlar a emissão de poluentes. |
| Sistema de escapamento | Conjunto de componentes compreendendo o coletor de escapamento, tubo de escapamento, câmara(s) de expansão, silencioso(s) e, quando aplicável, conversor(es) catalítico(s), filtro(s) de partículas e outros sistemas de pós-tratamento de gás de escapamento e ruído. Considera-se mais de um escapamento quando os gases/fumaça de escape, desde as câmaras de combustão, são expelidos por tubulações totalmente independentes sem qualquer interligação entre si, devendo-se considerar como resultado das medições, o que apresentar maior valor. |
| Sonda de Amostragem | A sonda de amostragem é usada para amostragem contínua de gases/fumaça de escapamento. |
| Tacômetro | O tacômetro é um instrumento de medição do número de rotações por minuto (RPM) de um motor. O n° de RPM pode também ser observado no painel. |
| Técnico de manutenção | Profissional que realiza a manutenção dos equipamentos, periférico e <i>softwares</i> de inspeção de gases/fumaça. |
| Tipo de veículo | Os tipos de veículos de acordo com o DETRAN são: Automóvel, Motocicleta, Motoneta, Ciclomotor, Triciclo, |

| | |
|---|--|
| | Quadriciclo, Ônibus, Microônibus, Caminhonete, Caminhoneta, Caminhão, Caminhão Trator, Trator de Rodas, Trator de Esteiras, Trator Misto, Reboque, Semi-Reboque, Semi-car, Utilitário. |
| Tipos de combustíveis utilizados pelo veículo | Álcool, Gasolina, Gás Natural e Óleo Diesel. |
| Vazamentos | Vazamentos de fluídos do motor, do sistema de alimentação de combustível, do sistema de escapamento e demais fluídos do veículo. |
| Veículo bicombustível | Veículo com dois tanques distintos para combustíveis líquidos e gasosos. |
| Veículo multi-combustível ou Flex | Veículo que pode funcionar com gasolina ou álcool etílico hidratado combustível ou qualquer mistura desses dois combustíveis num mesmo tanque. |
| Veículo REPROVADO | Veículos que apresentarem irregularidades na inspeção visual ou de gases/fumaça. |
| Vistoriador | Profissional que realiza a inspeção veicular de gases/fumaça. |

4 REFERÊNCIAS

4.1 IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Instrução Normativa IN nº 06, de 08 de junho de 2010.

4.2 INEA – Instituto Estadual do Ambiente – Termo de Referência – Aquisição de equipamentos, periféricos e *software*. Especificação das características dos equipamentos utilizados em centros de inspeção veicular.

4.3 PET/COPPE/UFRJ - Análise crítica quanto à aplicabilidade da Instrução Normativa IBAMA nº 6/10, NOP-INEA 11, NOP-INEA 12 e NOP-INEA 13.

5 RESPONSABILIDADES GERAIS

| FUNÇÃO | RESPONSABILIDADE |
|--------|--|
| INEA | Responsável legal pela implantação e execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M no Estado do Rio de Janeiro. |

| | |
|-----------|---|
| DETRAN-RJ | Executar os procedimentos de verificação do controle de emissão de gases/fumaça poluentes, em cumprimento ao convênio de cooperação técnica, firmado entre o DETRAN-RJ e o INEA, responsabilizando-se pela eficácia dos equipamentos de monitoramento e medição utilizados. |
| DIPOS | Traçar as Diretrizes gerais do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M no Estado do Rio de Janeiro. |
| GEAR | Supervisionar os cumprimentos das atividades de competência da GEAR3 e do DETRAN-RJ. |
| GEAR3 | Gerenciar todas as atividades desenvolvidas para verificação do controle de emissões de gases/fumaça poluentes; treinar todo pessoal do DETRAN-RJ e do INEA alocados direto ou indiretamente no Programa; realizar auditoria permanente quanto ao cumprimento dos procedimentos de verificação do controle das emissões veiculares; avaliar os resultados de inspeção e enviar proposta para aprovação do CONEMA de todas as exigências necessárias para o perfeito desenvolvimento do Programa de I/M. |

6 CRITÉRIO MÍNIMO PARA EXECUÇÃO DO PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO

6.1 Descrição dos Equipamentos, Periféricos e Software

6.1.1 Analisador de Gases Computadorizado

Os analisadores de gases deverão atender aos seguintes requisitos:

6.1.1.1 Atender às especificações descritas no Regulamento Metrológico da Portaria INMETRO n° 155, de 12 de agosto de 2005 e Portaria INMETRO n° 327, de 16 de setembro de 2008.

6.1.1.2 Possuir modelo aprovado pelo INMETRO, comprovado exclusivamente através da apresentação da portaria de aprovação do INMETRO.

6.1.1.3 Apresentar construção robusta e adequada à operação intensiva no ambiente de Centros de Inspeção do DETRAN ou instalações similares.

6.1.1.4 Possuir alimentação via *no-break* Bivolt (110/220V) automática.

6.1.1.5 Ser alimentado energeticamente através de rede elétrica.

6.1.1.6 Apresentar etiquetas e lacres de verificação metrológica de fabricação ou de verificação metrológica do IPEM-RJ/INMETRO.

6.1.1.7 No banco de gases, a etiqueta de verificação deverá estar protegida com uma plaqueta removível de acrílico transparente, que impeça a sua remoção por acidente ou vandalismo, e o lacre deverá estar encapsulado em uma lente de plástico transparente, também removível, com a mesma finalidade;

6.1.1.8 Ter conjunto de filtros para purga de condensados e descontaminação de

gases e partículas, acionados por solenoides e comando direto de *software*.

6.1.1.9. Estar conectado à linha de ar comprimido para permitir que seja realizado o procedimento de descontaminação de gases e partículas do escapamento.

6.1.2 Gabinetes

O gabinete utilizado para acomodar os analisadores de gases deverá atender aos seguintes requisitos:

6.1.2.1 Gabinete externo robusto, fechado, acomodando todo o conjunto (apenas o monitor, teclado e mouse podem estar externos), com alças em ambos os lados para a movimentação e com 4 rodízios, sendo dois deles com freio/trava.

6.1.2.2 Gabinete apresentando fechamento traseiro e frontal que impeça ou iniba o acesso não autorizado ao seu interior, podendo este ser lacrado.

6.1.2.3 Caso o teclado não seja emborrachado e impermeável, deverá apresentar uma proteção com ventilação com tomada de ar para o exterior.

6.1.2.4 Suporte para fixação/repouso das sondas, captadores e respectiva fixação, com dispositivo para coleta de pingos de óleo da sonda de temperatura.

6.1.3 Periféricos

Para a inspeção são necessários os seguintes tipos de periféricos:

6.1.3.1 Captador de rotação do motor (RPM)

6.1.3.1.1 Possibilidade de leitura da rotação do motor (RPM) através de dispositivo leitor por interferência eletromagnética.

6.1.3.1.2. Ser alimentado por energia da rede elétrica do Centro de Inspeção.

6.1.3.1.3. Apresentar robustez necessária para operação intensiva, no ambiente de Centros de Inspeção do DETRAN ou instalações similares.

6.1.3.2 Captador de temperatura do bloco do motor (°C)

6.1.3.2.1 Leitura de temperatura com pistola/termômetro infravermelho, com alimentação DC, com conexão tipo USB ou Serial ligado à CPU, que transmita os valores lidos para uma interface, sem interferência do operador.

6.1.3.2.2. Ser alimentado por energia da rede elétrica do Centro de Inspeção.

6.1.3.2.3. Apresentar robustez necessária para operação intensiva, no ambiente de Centros de Inspeção do DETRAN ou instalações similares.

6.1.3.3 Acoplamento ao escapamento de motos para viabilização da captação de gases

6.1.3.3.1 Ter capacidade de coleta de gases de escapamento de motos, com extensão

ajustável e adaptável aos formatos dos escapamentos, através de um tubo extensor reto com, pelo menos, 400 mm de comprimento e diâmetro máximo de 50 mm, conforme modelos ilustrados nas Figuras 1 e 2.

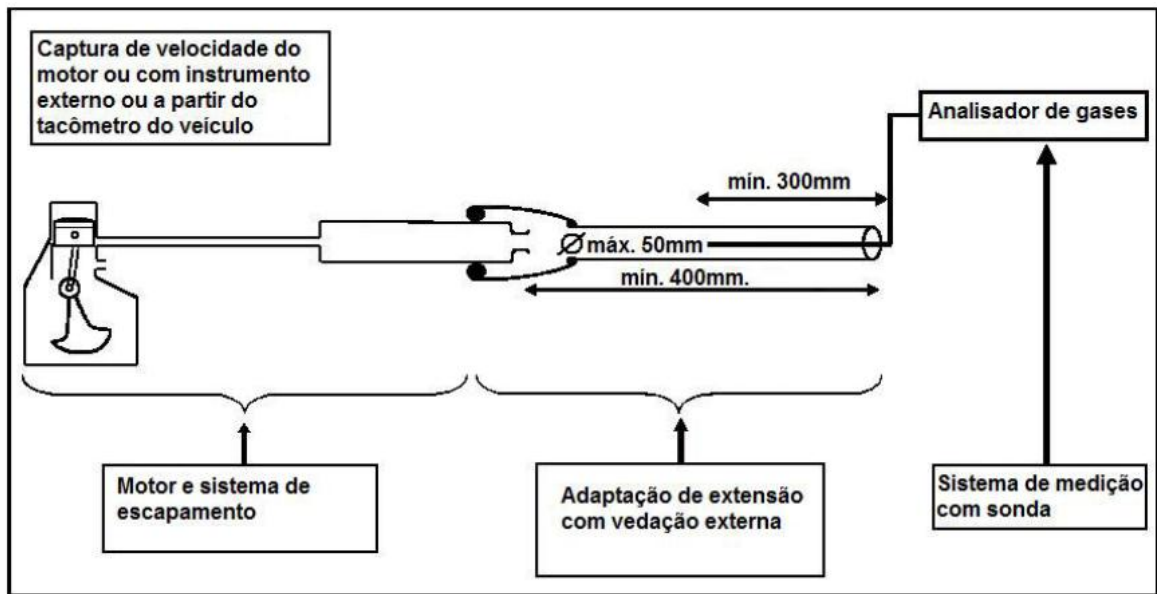


Figura 1 - Adaptador de extensão com vedação externa

FONTE: IN IBAMA 06/09

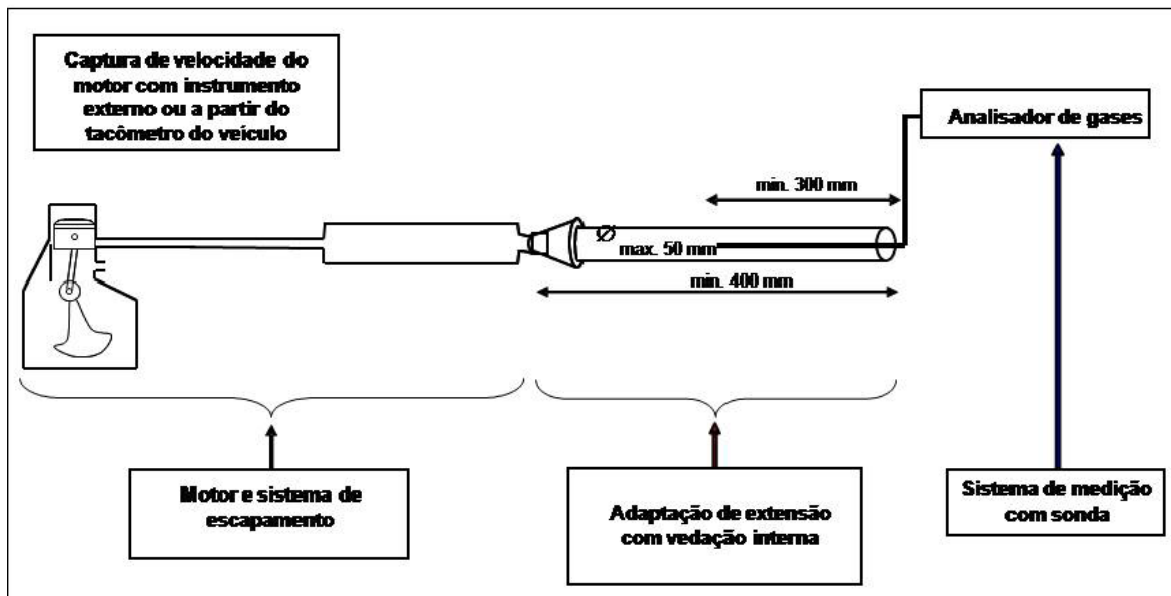


Figura 2 - Adaptador de extensão com vedação interna

FONTE: IN IBAMA 06/09

6.1.3.3.2. Apresentar robustez necessária para operação intensiva, no ambiente de Centros de Inspeção de Emissões do DETRAN ou instalações similares.

6.1.3.4. Sonda de amostragem de gases poluentes

6.1.3.4.1 Deverá possuir sistema de tamponamento para o procedimento de estanqueidade.

6.1.3.4.2 Apresentar robustez necessária para operação intensiva, no ambiente de Centros de Inspeção de Emissões do DETRAN ou instalações similares.

6.1.4 Software

O *software* de inspeção veicular deverá atender aos seguintes requisitos:

6.1.4.1 Ser exclusivamente referente à inspeção veicular oficial de emissões, não podendo estar instaladas versões do *software* usadas em oficinas.

6.1.4.2 A versão do *software* deverá aparecer claramente nas telas de repouso, quando o equipamento estiver ocioso, e posicionada no canto inferior à direita nas demais telas.

6.1.4.3 Apresentar de forma ilustrada e objetiva cada etapa do procedimento de inspeção, através de telas específicas, que só avancem com o cumprimento da etapa anterior, bloqueando ou alertando qualquer desvio de procedimento de inspeção.

6.1.4.4 Ter um sistema operacional instalado sem funcionalidades desnecessárias para a inspeção veicular, tais como jogos multimídia, e-mail, aplicativos de troca de mensagens, redes sociais etc.

6.1.4.5 A instalação e a configuração do *software* deverão estar protegidas por senha do fabricante, chave de validação ou dispositivo *hardlock*, só podendo haver acesso a ambas pelo técnico de manutenção.

6.1.4.6 Deverá estar desabilitada qualquer opção para execução automática da inspeção veicular a partir de *drive* ou dispositivo externo.

6.1.4.7 As funções de encerramento, interrupção do *boot* e modo de segurança deverão estar desabilitadas, assim como o acesso a alterações de data/hora e configuração da BIOS. Qualquer uma dessas ações somente poderá ser feita pelo técnico de manutenção.

6.1.4.8 As teclas {ctrl}+{alt}+{del}, bem como as teclas funções não usadas (Fn) ou combinações tipo {alt}+{F4}, que encerrem o processo ou que permitem a interrupção do *boot* deverão estar bloqueadas.

6.1.4.9 A configuração da BIOS deverá ser protegida por senha do fabricante e somente o técnico de manutenção poderá acessar a função.

6.1.4.10 O acesso à operação dos equipamentos somente deverá ser permitido a vistoriadores, devidamente identificados, cadastrados previamente por supervisores ou chefes dos centros de inspeção do DETRAN, com senha específica e autonomia para tal.

6.1.4.11 O registro dos vistoriadores no sistema operacional para operar o equipamento deverá ser sem privilégios de instalação ou alteração do *software*.

6.1.4.12 Supervisores ou chefes dos centros de inspeção do DETRAN poderão bloquear vistoriadores para uso do equipamento, entretanto ninguém terá permissão para excluir os registros já cadastrados.

6.1.4.13 Supervisores ou chefes dos centros de inspeção do DETRAN ou técnicos de manutenção não poderão fazer alterações nos registros dos testes de inspeção de gases/fumaça.

6.1.4.14 Encerrado cada teste, o equipamento deverá automaticamente bloquear o início da próxima inspeção, somente iniciando um novo teste com o registro da senha do vistoriador.

6.1.4.15 Ao término de cada teste, o equipamento de medição de gases deverá iniciar automaticamente a descontaminação do sistema de amostragem, acionado automaticamente pelo *software*, por 30 segundos.

6.1.4.16 Após a descontaminação do sistema de amostragem, deverá ser feita a leitura do valor residual de hidrocarbonetos (HC), durante o tempo mínimo de 15 segundos. Caso os valores residuais de HC permaneçam acima do limite máximo (20 ppm), será necessária nova descontaminação. O procedimento deverá ser repetido automaticamente até alcançar HC < 20 ppm, ou sob comando do operador, por no máximo 6 vezes. Ao final deste procedimento, se o equipamento continuar medindo HC > 20 ppm, este deverá sair de operação e ser acionada a manutenção do mesmo.

6.1.4.17 Ao início de cada teste, o equipamento de medição deverá fazer um procedimento de autozero do banco de gases.

6.1.4.18 Os testes de inspeção veicular registrados no banco de dados deverão estar no formato padrão ".txt" (ANSI), seguindo a especificação determinada pelo INEA.

6.1.4.19 Os dados dos testes de inspeção veicular, uma vez registrados no equipamento, não poderão ser vulneráveis a edição, exclusão, inclusão, cópia ou qualquer outra ação, sem autorização prévia do INEA e somente poderá ser efetuada pelo técnico de manutenção.

6.1.4.20 A exportação dos dados dos testes de inspeção veicular só deverá se dar por uma saída USB ou *bluetooth* ou rede previamente habilitada pelo técnico do DETRAN.

6.1.4.21 Possuir banco de dados protegido com senha específica da pessoa habilitada a extrair os dados.

6.1.4.22 Possuir banco de dados dos testes de inspeção veicular, em arquivo do tipo oculto, com sistema protegido por senha ou criptografado.

6.1.4.23 Possuir banco de dados com recuperação automática, mediante *backup* periódico.

6.1.4.24 Todos os *softwares* para fins legais de inspeção veicular de gases ou fumaça deverão submeter-se à aprovação do INEA, só podendo ser utilizados aqueles que obtiverem o ofício favorável desta instituição.

6.1.4.25 O software de inspeção de gases em uso, quando necessário, deverá ser atualizado em função da legislação estadual em vigor ou da correção de problemas ou defeitos identificados pelo INEA.

6.1.4.26 Qualquer alteração na versão em uso deverá ser submetida novamente à aprovação por parte do INEA, indicando as justificativas e implicações das referidas alterações.

6.1.4.27 Todos os equipamentos de inspeção de gases ou fumaça de um mesmo fabricante deverão possuir versão única de *software*.

6.1.4.28 Todos os softwares deverão apresentar limites de aprovação e de reprovação por veículo, conforme estabelecido na Resolução CONEMA nº 70/16 e suas possíveis atualizações.

6.1.4.29 O software ao ser ligado deverá solicitar que seja feito o teste de estanqueidade.

6.1.4.30 Se o teste de estanqueidade apresentar como resultado $\Delta P > X$, o software não deverá iniciar os procedimentos de inspeção (item 7), pois há vazamentos.

7 PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO

O procedimento para inspeção de gases poluentes, para motocicletas e semelhantes do Ciclo Otto, se realizará da seguinte forma:

7.1 O veículo quando recepcionado deverá ser direcionado para a linha de inspeção, sendo orientado a permanecer com o motor ligado para manter a temperatura de regime. Este procedimento deverá ser aplicado até o terceiro da fila de espera.

7.2 Antes de iniciar a inspeção, o vistoriador deverá registrar:

7.2.1 Placa

7.2.2 Categoria

7.2.3 Marca

7.2.4 Tipo

7.2.5 Ano de fabricação

7.2.6 Quilometragem do veículo

7.2.7 Cilindrada

7.2.8 Tipo de combustível

7.2.9 Número de saídas independentes de escapamento

7.2.10 Tipo de arrefecimento

7.2.11 Tipo de motor

7.2.12 Classificação da frota

7.2.13 Modelo.

7.3 Proceder à inspeção visual, verificando se o veículo encontra-se apto a realizar a amostragem de gases poluentes, tanto para motores de 2 ou 4 tempos. Para tal, verificar a sequência descrita a baixo:

7.3.1 Emissão de fumaça visível, exceto vapor d'água, para motores de 4 tempos.

7.3.2 Vazamentos de fluidos (óleos, combustível, água de arrefecimento e outros).

7.3.3 Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes etc.), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar.

7.3.4 Combustível abaixo do nível máximo de reserva para a realização da medição de emissão.

7.3.5 A existência de qualquer anormalidade que possa apresentar risco de acidentes ou danos aos instrumentos de medição ou ao veículo durante a inspeção.

7.3.6 Falta da tampa do reservatório de combustível principal.

Obs.: Nos sistemas de escapamento ou de controle de emissões poderão ser admitidas peças não originais, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho, sendo necessária aprovação destes pelo INMETRO.

7.3.7 Constatadas quaisquer das irregularidades descritas nos itens 7.3.1 a 7.3.6, o veículo será "REPROVADO". A reprovação do veículo será pelo motivo correspondente aos itens onde foram constatadas as irregularidades.

7.4 Antes da medição das emissões de gases, o vistoriador deve conectar o sensor do tacômetro ao bloco do motor, para a comprovação do valor especificado da estabilização da rotação de marcha lenta, dentro de uma faixa de variação máxima de ± 150 RPM, por 30 segundos. A verificação da velocidade angular do motor deve ser feita com um tacômetro apropriado, sem que haja a necessidade de desmontagem de qualquer peça do veículo.

7.4.1 Caso a marcha lenta se mostre instável, o motor pode ser acelerado rapidamente por três vezes consecutivas e retornar ao regime de marcha lenta, quando mais uma nova verificação deve ser feita, seguindo o procedimento 7.5. Se ainda for verificada instabilidade da rotação de marcha lenta, deverá ser submetido à medição das emissões dos gases, sem a necessidade de registro da rotação, pois o modelo do veículo pode não permitir a captação da rotação do motor.

7.4.2 Também, antes da medição das emissões de gases, o vistoriador deverá verificar, por até 2 minutos, se a temperatura do bloco do motor, com o uso do termômetro infravermelho, atingirá no mínimo 60°C, evitando a medição em área muito próxima à tubulação de escapamento.

7.5 Se o valor encontrado no item 7.4.2 estiver fora da faixa especificada ou não conseguir se manter estáveis dentro do período determinado, o veículo será "REPROVADO" automaticamente por funcionamento irregular do motor.

7.6 O veículo "REPROVADO" não inicia os procedimentos de medição de gases, sendo então emitido o Relatório de Inspeção, com a informação dos itens que o reprovaram, encerrando-se a inspeção.

7.7 Motociclos com motor de 2 tempos estarão dispensados da amostragem de gases poluentes.

7.8 Para a execução da amostragem de gases poluentes, o vistoriador deverá seguir a sequência abaixo descrita:

7.8.1 Antes da medição, o analisador de gases deve garantir concentrações residuais de HC inferiores a 20 ppm, realizando os procedimentos 6.1.4.15 e 6.1.4.16.

7.8.2 Quando, a inserção da sonda de amostragem de gases no tubo de escapamento for dificultosa, deve-se instalar um dispositivo de adaptação aos escapamentos dos veículos que permitam que a tomada da amostra não seja afetada pela entrada de ar externo ou pelos pulsos da exaustão dos gases do motor, conforme os modelos constantes das Figuras 1 e 2.

A Figura 3 apresenta um exemplo de adaptador externo flexível.



Figura 3 – Exemplo de Adaptador de extensão com vedação externa
FONTE: IN IBAMA 06/10

7.8.3 A sonda de amostragem de gases deve ser inserida, no mínimo, 300 mm dentro do tubo de escapamento do veículo ou do dispositivo de captação dos gases descritos nas Figuras 1 ou 2, durante toda a medição de gases.

7.8.4 Faz-se, inicialmente, avaliação das emissões medidas de CO₂, automaticamente, no intervalo compreendido entre 15 e 25 segundos, dos 30 segundos de medição de gases e, utiliza o valor da média aritmética das medições de CO₂ dentro deste intervalo de tempo. Caso a média aritmética das medições de CO₂ seja inferior a 3%, encerra-se a inspeção, com o veículo “REPROVADO” por alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes etc.), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar.

7.8.5 Nos últimos 5 segundos do tempo de medição de gases, deverão ser realizadas as medições simultâneas de concentração de COc, HCc e fator de diluição dos gases de escapamento do veículo em velocidade angular de marcha lenta. Os valores utilizados na avaliação de COc, HCc e FD serão determinados pela média aritmética das medições de cada um dos poluentes.

7.8.6 Se os valores medidos de COc e HCc não atenderem aos limites de emissão estabelecidos, o veículo será acelerado rapidamente por três vezes consecutivas, retornará para o regime de marcha lenta e mais uma nova medição será realizada.

7.8.7 Ao final da inspeção será emitido o relatório em duas vias com os valores de cada parâmetro medido, seus respectivos limites e a situação de cada um deles, assim como a situação final do veículo. Uma das vias deverá ser entregue ao usuário.

7.8.8 Para os veículos com mais de uma saída independente de escapamento, a medição de gases será realizada individualmente em ambas as saídas, refazendo todo procedimento a partir do item 7.8, emitindo relatórios de inspeção com os maiores valores medidos.