



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 126, DE 24 OUTUBRO DE 2006

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, nomeado por Decreto de 13 de maio de 2002, publicado no Diário Oficial da União do dia subsequente, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 26, incisos V e VIII, do Anexo I, da Estrutura Regimental aprovada pelo Decreto nº. 5.718, de 13 de março de 2006, e art. 95, item VI do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº. 230, de 14 de maio de 2002;

Considerando as prescrições das novas etapas do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, instituídas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 315, de 29 de outubro de 2002, em especial, o Art. 10;

Considerando a necessidade de estabelecer procedimentos e critérios técnicos que permitam o adequado monitoramento dos principais parâmetros de controle no funcionamento de motores e sistemas auxiliares, facilitando o desenvolvimento de ações voltadas à inspeção e manutenção de motores e sistemas de controle de emissão;

Considerando a Resolução n 354/2004 do CONAMA, que dispõe sobre os requisitos para adoção de dispositivos e sistemas de Diagnóstico a Bordo (OBDBr-1) nos veículos leves de passageiros equipados com motores do ciclo Otto;

Considerando a existência de normas internacionais que regem esta tecnologia;

Considerando a necessidade de preparar e prover a adequação da rede responsável pela assistência técnica dos veículos e o desenvolvimento de sistemas, ferramentas e dispositivos que permitam diagnosticar e reparar falhas, prevendo as futuras etapas de implantação do sistema OBD Br-2; e,

Considerando as proposições apresentadas pela Diretoria de Qualidade Ambiental – DIQUA, no Processo Ibama nº 02001.000878/2006-64, resolve:

Art. 1º Estabelecer critérios para verificação do funcionamento dos dispositivos/sistemas para diagnóstico a bordo OBDBr-1, de forma direta (continuidade elétrica) ou indireta, seguindo as normas internacionais ISO 15031, partes 3, 4, 5 e 6, e a ISO 2575.

Parágrafo único. Para atendimento às determinações dessa Instrução Normativa serão utilizadas as normas internacionais ISO citadas, até que sejam estabelecidos instrumentos normativos nacionais equivalentes.

Art. 2º Em atendimento a determinação constante da Resolução CONAMA nº 354, de 13 de dezembro de 2004, os veículos devem estar equipados com uma Lâmpada Indicadora de Mau Funcionamento – LIM.

§ 1º A LIM deverá ser instalada em local de fácil visibilidade pelo condutor;

§ 2º É vedada a utilização da cor vermelha para a LIM;

§ 3º A LIM deverá acender quando o sistema de controle do motor do veículo for ligado, devendo estar apagada após o motor entrar em funcionamento, caso não seja detectada qualquer anomalia; e

§ 4º A LIM poderá também ser verificada pelos dispositivos/sistemas para diagnóstico a bordo OBDBr-1.

Art. 3º Estabelecer os requisitos para configuração de dispositivos/sistemas para diagnóstico a bordo OBDBr-1, conforme prescrito no Art.1º, § 1º da Resolução CONAMA nº 354, de 13 de dezembro de 2004.

§ 1º O conector usado para interligar a ferramenta de diagnóstico ao módulo de controle eletrônico do veículo deverá atender à norma ISO 15031-3;

§ 2º A ferramenta de diagnóstico e os protocolos de comunicação devem atender a norma ISO 15031-4;

§ 3º No mínimo os seguintes comandos (serviços) de diagnóstico devem estar de acordo com a norma ISO 15031-5, para leitura dos códigos de falha e a sua respectiva exclusão:

- a) serviço \$03;
- b) serviço \$04; e,
- c) PID \$00 e PID \$01 do serviço \$01.

§ 4º Os códigos de falhas devem estar de acordo com a norma ISO 15031-6 (Anexo II); sendo necessário a apresentação de pelo menos um código referente a cada um dos componentes prescritos no Art. 1º, § 1º da Resolução CONAMA nº 354, de 13 de dezembro de 2004;

§ 5º Os veículos não poderão estar equipados com mais de uma LIM que tenha finalidade de reportar problemas relacionados com a emissão de poluentes; e,

§ 6º Serão admitidos indicadores luminosos distintos para fins específicos (sistema de travamento das rodas, cintos de segurança, pressão do óleo e outros).

Art. 4º A LIM deve ser ativada sempre que o sistema de controle do motor confirmar uma não continuidade elétrica dos dispositivos/sistemas para diagnóstico a bordo OBDBr-1, conforme prescrito no Art. 1º, § 1º da Resolução CONAMA nº 354, de 13 de dezembro de 2004.

Art. 5º A LIM deve ser representada pelo símbolo conforme define a norma ISO 2575, linha 01, coluna F, e não deve ser utilizada para outros fins, exceto para informar falhas nos sistemas ou dispositivos monitorados que afetem a emissão de poluentes do veículo, estando o motor do veículo em funcionamento.

Parágrafo único Veículos importados cujos lotes sejam de até cem (100) unidades/ano por configuração, incluindo suas extensões, poderão indicar a falha de maneira alternativa.

Art. 6º O sistema OBDBr-1 pode apagar o código de falha (anomalia) se a mesma não voltar a ser registrada em, pelo menos, 40 períodos de aquecimento do motor.

Art. 7º Para fins de entendimento dos termos citados nesta Instrução Normativa, serão utilizadas as definições a seguir:

I - Período de condução: é a ação de colocar o motor em funcionamento e movimentar o veículo, seguindo-se uma condução aleatória durante a qual poderão ser detectadas as anomalias eventualmente presentes; e,

II - Período de aquecimento: é constituído por um período de funcionamento do motor do veículo suficiente para que a temperatura do líquido de arrefecimento aumente pelo menos 22 K em relação à temperatura do referido fluido no momento do acionamento do motor e atinja uma temperatura mínima de 343 K (70° C).

Art. 8º Para fins de certificação de conformidade dos veículos dotados do sistema de diagnóstico a bordo OBDBr-1, o interessado deverá preencher, adicionalmente ao já estabelecido na Portaria IBAMA nº 167, de 26 de dezembro de 1997, o formulário constante do Anexo I desta Instrução Normativa, a fim de registrar as características do sistema/dispositivo de diagnóstico a bordo.

Art. 9º Os custos advindos de homologação, verificações e/ou testes de comprovação do funcionamento do sistema OBDBr-1 são de responsabilidade do fabricante ou importador do veículo.

Art. 10 Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

MARCUS LUIZ BARROSO BARROS

Presidente do IBAMA.

(PUBLICADA NA SECÃO I DO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO DE 25 DE OUTUBRO DE 2006)

ANEXO I

CARACTERÍSTICAS DA CONFIGURAÇÃO DO DISPOSITIVO/SISTEMA DE DIAGNÓSTICO A BORDO (OBDBr-1)

1. DISPOSITIVO/SISTEMA DE DIAGNÓSTICO A BORDO (OBDBr-1)

Descrição das características básicas de funcionamento para detecção de falhas dos sistemas de ignição e de injeção de combustível, conforme prescrito na Resolução CONAMA nº 354, de 13 de dezembro de 2004, art. 1º, §1º, através da tabela abaixo sugerida, podendo o fabricante complementá-la com informações que julgar necessárias.

Componente / Sistema	Código de falha verificado através de "Scan-tool"	Forma detecção – direta (D) ou indireta (I)	Descrição simplificada para detecção da Falha	Condições de habilitação da diagnóstico	Tempo requerido para execução da diagnóstico	Nº de períodos de condução para acender a LIM	Nº de períodos de condução para apagar a LIM

2. RELAÇÃO DOS COMPONENTES CITADOS NO ÍTEM ANTERIOR

COMPONENTE	QUANTIDADE	FABRICANTE	CÓDIGO

Obs. Na relação dos componentes, o código deve ser aquele estampado na peça ou o que a identifique.