

Projeto de Resolução  
**Acordo sobre Pesos e Dimensões de Veículos de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas**

DESCRIÇÃO	ANÁLISE ANTT	ANÁLISE DO SENTRAN
<p><b>Artigo 3º.</b> Autorícese la circulación de la configuración de vehículos conformada por un camión de 2 o 3 ejes y un acoplado de 4 ejes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 4º.</b> Autorízase la circulación de la configuración de vehículo de tipo camión de 4 ejes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones</p> <p>(...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não há óbice, na legislação nacional para a circulação em território nacional. Porém, no que diz respeito ao transporte rodoviário internacional, a autorização de circulação de depende de habilitação dos veículos por esta ANTT nos termos dos Acordos Internacionais vigentes</li> <li>• Além da autorização de circulação prevista na minuta de Resolução deve ser definida a capacidade de carga útil do reboque de 4 eixos e caminhão de 4 eixos na e incluída no texto da Resolução GM 26/11, que trata do</li> </ul>	

	<p>Sistema normatizado de medição de carga útil dos veículos de transporte internacional de carga. Pois, essa normatização é utilizada para o cálculo e verificação da capacidade de transporte dinâmica total mínima de 80 (oitenta) toneladas, nos termos da Resolução GMC 58/94 e inciso IV do artigo 4º da Resolução ANTT 5.840 de 22 de janeiro de 2019, para fins de habilitação de transportadores para o transporte rodoviário internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Caminhão de quatro eixos: Indicar os modelos homologados para o transporte internacional, não só as configurações gerais, visto que existe a</li></ul>	
--	--	--

	<p>possibilidade do PBT homologado para o transporte nacional ser menor do que 28 toneladas, conforme os veículos classificados por C8 e C9, cujo limite para trânsito no Brasil é de 25,5 toneladas.</p>	
<p><b>Artigo 3º.</b> (...)</p> <p>3.2 – El peso bruto total máximo de acoplado no podrá superar las 28.5 toneladas, distribuídas de forma tal que ninguno de sus grupos de ejes superen las 18 toneladas.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os pesos brutos totais apresentados nos itens 3.2, 4.3, 5.3 são inferiores a algumas configurações de Combinações de Veículos de Carga (CVC) que admitimos aqui no Brasil. Portanto, sugerimos que a ANTT avalie o impacto de tal medida junto aos operadores de transportes brasileiros.</li> </ul>
<p><b>Artigo 4º</b> (...)</p> <p>4.1. Solo se aceptarán estas configuraciones em vehículos así diseñados y fabricados, no autorizándose la modificación de otros vehículos agregando um cuatro eje.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• A proposta de somente admitir veículos fabricados para as condições dispostas na proposta de Resolução, indicadas nos itens 4.1 e 5.1 são de difícil controle, dado que no Brasil se permite a modificação para inclusão de eixos em veículos de carga, desde que respeitadas as configurações de CVC homologadas pela Portaria SENATRAN nº 268, de 15 de março de 2022.</li> </ul>

<p><b>Artigo 4º</b> (...)</p> <p>4.3. El peso bruto total vehicular no podrá superar las 28 toneladas y la longitud total del vehículo no podrá ser mayor a 14 metros. No se autorizará a vehículos con configuración C22 la posibilidad de arrastar a otros vehículos.</p>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Os pesos brutos totais apresentados nos itens 3.2, 4.3, 5.3 são inferiores a algumas configurações de Combinações de Veículos de Carga (CVC) que admitimos aqui no Brasil. Portanto, sugerimos que a ANTT avalie o impacto de tal medida junto aos operadores de transportes brasileiros.</li></ul>

<p><b>Artigo 4º</b> (...)</p> <p>menor o igual a 2,40 metros y mayor a 1,20m.</p> <p>4.8 - Los vehículos deberán contar con suspensión neumática integral en todos sus ejes, o con suspensión neumática en sus ejes traseros y suspensión en sus ejes delanteros que cumpla las Directivas de la Unión Europea 97/27/CE y 96/53/CE referidas a los criterios de desempeño para suspensiones basadas en amortiguamiento y frecuencia natural y su equivalencia a los sistemas de suspensión neumática.</p>		<p>A proposta apresentada no projeto de Resolução também dispõe sobre exigência para que os veículos dos artigos 4 e 5 sejam dotados de suspensão pneumática integral ou, alternativamente, suspensões que atendam à Diretiva da União Europeia 97/27/CE e 96/53/CE. Não vemos óbice, a princípio, no uso da suspensão pneumática integral. Contudo, faz-se necessário aprofundar o conhecimento nessas Diretivas Europeias para entendermos melhor qual é esse tipo de suspensão alternativa.</p>
<p><b>Artigo 4º</b> (...)</p> <p>4.9 - A partir del 1º de enero de 2024 los vehículos deberán poseer <b>sistemas electrónicos de control de estabilidad ESP</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fora do Escopo da Resolução GMC 58/94. Deve ser tratado no SGT nº 3. <a href="#">Excluir da proposta de Resolução</a></li> </ul>	<p>. No item 4.9, exige-se controle de estabilidade para os veículos a partir de 2024. No entanto, no Brasil passamos a exigir esse dispositivo de segurança para os projetos novos a partir de 2023 e para os demais projetos passaremos a exigir somente a partir de 2025, dado a necessidade de postergação da entrada em vigor de tal medida em razão das dificuldades enfrentadas pelo setor produtivo durante o período da</p>

		<p>pandemia da COVID-19 e a escassez de insumos. Assim, entendemos ser necessário um alinhamento com relação à data de obrigatoriedade desse dispositivo. Além disso, faz-se necessário esclarecer se o alcance da norma se dá para os veículos que circularão no âmbito internacional ou se é para toda a fabricação de veículos.</p>
<p><b>Artigo 4º</b> (...) 4.10 - Los vehículos deberán contar con un <b>mecanismo de limitación de velocidad</b> seteado a una velocidad máxima de 90 km/h.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mecanismo limitador de velocidade para reboque e caminhão, ambos com 4 eixos, respectivamente, é matéria já abordada na Resolução GMC 35/19 que é específica sobre o tema. <a href="#">Excluir da proposta de Resolução.</a></li> </ul>	
<p><b>Artigo 5º</b> - Admitir la circulación de vehículos de transporte colectivo de pasajeros por carretera de la categoría M3 con hasta 15 metros de longitud (<b>Omnibus MERCOSUR</b>) y una altura máxima de 4,30 metros, siempre que cumplan con los siguientes requisitos técnicos: (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ônibus com quatro eixos: Especificar os modelos homologados, não só as configurações gerais, visto que existe a possibilidade do PBT ser menor do que 28 toneladas, conforme os veículos classificados</li> </ul>	

	<p>por ORC 8, ORC 9, ORC 11 e ORC12, cujo limite para trânsito nacional é de 27,5 tonelada.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Com relação ao ônibus Mercosul com até 15 metros de comprimento, a Lei nº 13.281/2016 regulamenta esse item, desde que a configuração de chassi seja 8x2. Ademais, a Resolução CONTRAN nº 882/2021 regulamenta ainda sobre o limite de dimensões estabelecidos para os ônibus rodoviário.</li></ul>	
--	---	--

<p><b>Artigo 5º</b></p> <p>5.1. Solo se aceptarán estas configuraciones em vehículos así diseñados y fabricados, no autorizándose la modificación de otros vehículos agregando um cuarto eje.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• A proposta de somente admitir veículos fabricados para as condições dispostas na proposta de Resolução, indicadas nos itens 4.1 e 5.1 são de difícil controle, dado que no Brasil se permite a modificação para inclusão de eixos em veículos de carga, desde que respeitadas as configurações de CVC homologadas pela Portaria SENATRAM nº 268, de 15 de março de 2022</li> </ul>
<p><b>Artigo 5º</b></p> <p>(...)</p> <p>5.2 - Únicamente se aceptarán configuraciones de vehículos de cuatro ejes que cuenten con doble eje direccional delantero vinculados por un sistema de suspensión que haga funcionar a los ejes como tándem.</p>	<p>Cabe análise da área técnica de segurança viária e trânsito, para avaliar os impactos de tal proposta, assim como as demais proposições que envolvam alterações nos limites de pesos e dimensões dos veículos.</p> <p>]</p>	

<p><b>Artigo 5º</b></p> <p>5.3- El peso bruto total vehicular deberá ser menor o igual a 28,00 toneladas y la longitud del vehículo no podrá ser mayor a 15,00 metros.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Os pesos brutos totais apresentados nos itens 3.2, 4.3, 5.3 são inferiores a algumas configurações de Combinações de Veículos de Carga (CVC) que admitimos aqui no Brasil. Portanto, sugerimos que a ANTT avalie o impacto de tal medida junto aos operadores de transportes brasileiros.</li> </ul>
<p><b>Artigo 5º</b></p> <p>(...)</p> <p>5.8 - Los vehículos deberán contar con suspensión neumática integral en todos sus ejes, o con suspensión neumática en sus ejes traseros y suspensión en sus ejes delanteros que cumpla las Directivas de la Unión Europea 97/27/CE y 96/53/CE referidas a los criterios de desempeño para suspensiones basadas en amortiguamiento y frecuencia natural y su equivalencia a los sistemas de suspensión neumática.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>A proposta apresentada no projeto de Resolução também dispõe sobre exigência para que os veículos dos artigos 4 e 5 sejam dotados de suspensão pneumática integral ou, alternativamente, suspensões que atendam à Diretiva da União Europeia 97/27/CE e 96/53/CE. Não vemos óbice, a princípio, no uso da suspensão pneumática integral. Contudo, faz-se necessário aprofundar o conhecimento nessas Diretivas Europeias para entendermos melhor qual é esse tipo de suspensão alternativa.</li> </ul>

<p><b>Artigo 5º</b> (...) 5.9 - Los vehículos deberán contar con sistemas de corrección de frenado ABS/EBS y <b>sistema electrónico de control de estabilidad ESP</b> en todos sus ejes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fora do Escopo da Resolução GMC 58/94. Deve ser tratado no SGT nº 3. <a href="#">Excluir da proposta de Resolução</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
<p><b>Artigo 5º</b> (...) 5.10 - Los vehículos deberán contar con un <b>mecanismo de limitación de velocidad</b>, que deberá estar seteado a una velocidad de 100 km/h.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mecanismo limitador de velocidade para reboque e caminhão, ambos com 4 eixos, respectivamente, é matéria já abordada na Resolução GMC 35/19 que é específica sobre o tema. <a href="#">Excluir da proposta de Resolução.</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
<p><b>Artigo 6º - Pesos brutos máximos absolutos por tipo de eje con neumáticos superanchos:</b> (...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de pneus extralargos: Na proposta é indicado que o eixo simples de dois pneus extralargos teria o limite de 7 toneladas, contudo, ao observar o disposto nas Resoluções CONTRAN nº 882/2021</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

	e 913/2022, constata-se que o limite de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos é de 6 toneladas.	
--	---	--