

b) Análise de capacidade e nível de serviço em todo o percurso, para todas as classes de rodovias, e avaliação da necessidade de terceira faixa ou faixa adicional em rampas ascendentes em vias de pista simples;

c) Cadastro e análise da sinalização horizontal e vertical e dispositivos auxiliares de sinalização e de segurança viária;

d) Avaliação da capacidade de suporte dos pavimentos e sua compatibilidade com a CVC proposta, elaborado por empresa, órgão ou entidade de reconhecida capacidade técnica;

e) Análise da capacidade estrutural das obras-de-arte correntes e especiais: avaliação estrutural e geométrica das obras de arte contemplando a análise comparativa de esforços provocados pela carga móvel normativa referente à classe da obra, com os esforços provocados pela CVC, trafegando em conjunto com a carga distribuída de 5 (cinco) kN/m<sup>2</sup>, nas posições mais desfavoráveis;

f) Apresentação de medidas mitigadoras para todos os itens anteriores, contemplando projetos de adequação e manutenção periódica, quando aplicável, caso observada a viabilidade de tráfego para a CVC proposta.

g) As análises da capacidade de suporte dos pavimentos e da capacidade estrutural das obras-de-arte correntes e especiais deverão considerar as normas dos órgãos executivos rodoviários com circunscrição sobre a via ou, na ausência destas, as normas e manuais técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT).

h) Como condição à obtenção da AET, as medidas mitigadoras da infraestrutura viária propostas pelo requerente serão executadas às suas expensas, mediante aprovação do órgão com circunscrição sobre a via, o qual deverá fiscalizar, acompanhar e receber as obras.

i) Os acessos a serem utilizados ao longo do percurso deverão ser projetados e executados pelo interessado de modo a garantir que os veículos adentrem as rodovias sem causar interferência no trânsito, incluindo faixas de aceleração e desaceleração, projetadas de acordo com as velocidades estabelecidas na via;

j) As travessias de vias só poderão ser realizadas nos locais predeterminados e sinalizados, estabelecidos de acordo com a distância mínima de visibilidade para o trecho, em função do tempo médio de travessia de 18 (dezoito) segundos;

k) O interessado deverá instalar sinalização especial de advertência com intervalos máximos de 5 (cinco) km com o seguinte alerta "Trânsito de veículos lentos de grande porte";

l) Deverá ser apresentada Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do Estudo de Viabilidade de Tráfego de que trata este inciso, devidamente assinada por engenheiro civil habilitado, cadastrado no órgão de registro profissional competente.

m) O Estudo de Viabilidade de Tráfego de que trata este inciso deverá ser realizado por empresa com comprovada experiência em estudos desta natureza, devidamente credenciada junto ao órgão com circunscrição sobre a via.

V - A CVC de que trata o caput desse artigo somente poderá trafegar em via pública, no percurso especificado na AET, quando obedecidas as seguintes condições operacionais:

a) Velocidade máxima de 60 (sessenta) km/h, devendo constar na parte traseira da última combinação essa informação;

b) Fica proibida a operação em comboio, observando-se a distância mínima de 100 (cem) metros entre CVCs;

c) O veículo deverá trafegar sempre com faróis acesos;

d) É vedada a ultrapassagem de outro veículo pela CVC, salvo se estiver parado;

e) A operação noturna em vias de pista simples somente poderá ocorrer em horários com baixo volume de tráfego, correspondente, no máximo, ao nível de serviço "C", verificados no Estudo de Viabilidade de Tráfego, devendo constar expressamente na AET os horários permitidos;

f) É vedada a imobilização da CVC sobre estruturas de Obras de Arte Especiais (OAEs), exceto em situações de emergência;

g) O percurso autorizado na AET será limitado a 100 (cem) quilômetros;

h) Em vias de múltiplas faixas de tráfego, a CVC deverá utilizar obrigatoriamente a faixa da direita.

§ 1º. A Inspeção Técnica Veicular (ITV), obedecido ao respectivo cronograma e periodicidade, integrará os requisitos a serem exigidos no inciso III deste artigo.

§ 2º. O órgão com circunscrição sobre a via emitirá parecer técnico sobre os estudos de que tratam os incisos II, III e IV deste artigo, mantendo-o junto ao respectivo processo de obtenção da AET até a sua renovação.

§ 3º. O órgão máximo executivo de trânsito da União incluirá em regulamentação específica as novas Combinações de Veículos de Carga (CVC) de que trata esta Resolução."

Art. 3º Alterar o § 5º do art. 2º, da Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006, acrescido pela Resolução CONTRAN nº 635, de 14 de dezembro de 2016, que passa a vigorar com a seguinte redação.

"§ 5º A Autorização Especial de Trânsito (AET) será concedida para cada caminhão trator, especificando os limites de comprimento e de peso bruto total combinado (PBTC) da combinação de veículo de carga (CVC), sendo identificadas as unidades rebocadas na respectiva AET, podendo estas serem substituídas a qualquer tempo, observadas as mesmas características de dimensões e peso e adequada Capacidade Máxima de Tração (CMT) da unidade tratora, mediante a apresentação ao órgão com circunscrição sobre a via, do respectivo Laudo Técnico contendo os requisitos de que trata o art. 4º desta Resolução."

Art. 4º Incluir o Anexo III à Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006, com a seguinte redação:

"ANEXO III - REQUISITOS MÍNIMOS DE SEGURANÇA DO SISTEMA DE FREIOS DA COMPOSIÇÃO VEICULAR DE CARGA (CVC) ACIMA DE 74 TONELADAS E ATÉ 91 TONELADAS.

1.Desempenho do sistema de freio para veículos automotores pesados e suas combinações.

1.1. O sistema de freio de um veículo automotor pesado (caminhão-trator) ou uma combinação pesada que inclua um veículo automotor pesado deve, mediante o acionamento dos freios, ser capaz de alcançar a performance mencionados nos subitens 1.2 a 1.4:

a)quando o veículo estiver numa superfície de estrada seca, lisa e nivelada, livre de material solto; e

b)independente se o veículo é de transporte de carga ou de passageiros; e

c)independente se o veículo é usado isolado ou como parte de uma combinação; e

d)durante o ensaio nenhuma parte do veículo pode se mover para fora da pista de ensaio:

i.centrado no eixo longitudinal do veículo antes do acionamento dos freios;

ii.3,7 m de largura.

e)Os requisitos de ensaio obtidos neste item devem ser obtidos mediante ensaios realizados buscando obter uma condição semelhante à de rodagem, considerando a maior criticidade.

1.2.O sistema de freio de um veículo automotor pesado (caminhão-trator) ou uma combinação pesada que inclua um veículo automotor pesado deve ser capaz de parar o veículo, a uma velocidade de 35 km/h, dentro de:

a)16,5 m quando o freio de serviço é acionado; e

b)40,5 m quando o freio de emergência é acionado.

1.3.O sistema de freio de um veículo automotor pesado (caminhão-trator) ou uma combinação pesada que inclua um veículo automotor pesado deve desacelerar o veículo (desaceleração média plenamente desenvolvida), a partir de uma velocidade de 40 km/h, de pelo menos:

a)2,8 m/s<sup>2</sup> quando o freio de serviço é acionado; e

b)1,1 m/s<sup>2</sup> quando o freio de emergência é acionado.

1.4. O sistema de freio de um veículo automotor pesado (caminhão-trator) ou uma combinação pesada que inclua um veículo automotor pesado deve atingir uma desaceleração máxima do veículo, a partir de uma velocidade de 60 km/h, de pelo menos:

a)4,4 m/s<sup>2</sup> quando o freio de serviço é acionado; e

b)1,5 m/s<sup>2</sup> quando o freio de emergência é acionado.

1.5. O freio de estacionamento de um veículo automotor pesado (caminhão-trator) ou uma combinação pesada deve ser capaz de manter o veículo, ou qualquer combinação de que seja parte, parado em um aclive ou declive de 12%:

a)quando o veículo ou a combinação estiverem sobre uma pista seca, lisa e livre de material solto; e

b)independente se o veículo ou a combinação e de transporte de carga ou de passageiros.

2.Ensaio referente a sistema antitravamento (ABS)

2.1. Em velocidades superiores a 15 km/h, as rodas de pelo menos um eixo em cada grupo de eixos devem permanecer desbloqueadas quando a força total for repentinamente aplicada no dispositivo de comando ao frear a partir de uma velocidade inicial de 40 km/h sobre uma pista de superfície com atrito superficial aproximadamente uniforme em ambos os lados do veículo. Este ensaio deve ser efetuado com o veículo carregado tanto com a massa do veículo em ordem de marcha como a massa do veículo com carga máxima. Contudo, serão permitidos breves períodos de bloqueio das rodas, mas a estabilidade não deve ser afetada.

3.Acionamento simultâneo do freio de estacionamento

3.1. Se o freio de estacionamento de um veículo automotor pesado de uma combinação veicular de carga for acionado, o freio de estacionamento de qualquer rebocado pesado deve ser acionado automaticamente.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ELMER COELHO VICENZI  
Presidente do Conselho

PEDRO DE SOUZA DA SILVA  
Ministério da Justiça e Segurança Pública

JOÃO PAULO SYLLOS  
Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

DJAILSON DANTAS DE MEDEIROS  
Ministério da Educação

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA  
Ministério da Saúde

CHARLES ANDREWS SOUSA RIBEIRO  
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

PAULO CESAR DE MACEDO  
Ministério do Meio Ambiente

NOBORU OFUGI  
Agência Nacional de Transportes Terrestres

THOMAS PARIS CALDELLAS  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

OLAVO DE ANDRADE LIMA NETO  
Ministério das Cidades

## ATA DA 155ª REUNIÃO ORDINÁRIA REALIZADA EM 28 DE MARÇO DE 2017

Aos vinte e oito dias do mês de março de dois mil e dezessete, às dez horas, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN reuniu-se no Gabinete do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, no Setor de Autarquias Sul, Quadra 01, Bloco H, Sala 501, Brasília-DF, contando com a presença de seus integrantes, representantes dos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil; da Saúde; do Meio Ambiente; da Defesa; das Cidades; da Educação; da Indústria, Comércio Exterior e Serviços; da Justiça e Segurança Pública; da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; e da Agência Nacional de Transportes Terrestres, sob a Presidência do Senhor Elmer Coelho Vicenzi, para deliberar sobre os assuntos constantes da pauta. I - ABERTURA DA REUNIÃO: Após a confirmação da existência de quórum regulamentar, a reunião foi aberta pelo Senhor Presidente. II - ASSUNTOS GERAIS: 1) O Presidente do CONTRAN informou acerca da publicação da Portaria nº 147, de 13 de fevereiro de 2017, do Ministério das Cidades, que trata da nova composição do CONTRAN, e deu boas vindas ao novo representante do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações no Conselho. 2) Os Conselheiros deliberaram e aprovaram a Ata da 154ª Reunião Ordinária de 2017. 3) Foram convidados à reunião para auxiliar na apresentação dos processos: Fernando Ferrazza Nardes, Coordenador-Geral de Instrumental Jurídico e da Fiscalização; Juliana Lopes Nunes, Coordenadora-Geral de Infraestrutura de Trânsito e Coordenadora da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN; Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenadora-Geral de Instrumental Jurídico e da Fiscalização Substituta e Coordenadora da Câmara Temática de Esforço Legal do CONTRAN; Jacqueline Santana Moura, Coordenadora-Geral de Informatização e Estatística Substituta; e Roberto Marconne Celestino de Souza, Chefe de Serviço do DENATRAN. 4) A Coordenadora da Câmara Temática de Assuntos Veiculares - CTAV explanou sobre o andamento do processo que trata da Inspeção Técnica Veicular (ITV), e salientou que o referido procedimento, atualmente, encontra-se em análise na Coordenação-Geral de Infraestrutura de Trânsito do DENATRAN. 5) O Conselheiro representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, discursou sobre as recentes mudanças na Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, e sugeriu que o CONTRAN participe sistematicamente das reuniões do Grupo de Trabalho sobre Segurança Rodoviária da ONU (WP.1), devendo o Itamaraty ser instado a adotar medidas para que este Conselho participe formalmente de tais reuniões. 6) O Conselheiro representante do Ministério da Saúde ficou designado a apresentar manifestação sobre os procedimentos que devem ser adotados com vistas à futura ratificação, pelo Brasil, da Convenção de Viena sobre Sinalização Viária, assinada em 8 de novembro de 1968. 7) O Conselheiro representante do Ministério do Meio Ambiente ficou designado a expor na próxima reunião sobre o Acordo MERCOSUL referente ao trânsito. 8) O Conselheiro representante do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, ficou responsável por trazer informações ao CONTRAN sobre o programa de renovação de frota na próxima reunião deste Conselho. 9) Os Conselheiros representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e da Agência Nacional de Transportes Terrestres, com base na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso a Informações), solicitaram acesso ao Processo Administrativo nº 50000.039873/2014-94, em trâmite no Ministério das Cidades. III - ORDEM DO DIA: 1) Processo nº 80000.040564/2012-66; Interessado: ANFIR - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS; Assunto: Análise de Minuta de Resolução com o objetivo de estabelecer requisitos referentes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos. O Conselheiro representante do Ministério da Saúde pediu prorrogação do pedido de vistas, o que fora deferido pelo Plenário, desde que encaminhe as suas considerações a respeito deste processo em até 05 (cinco) dias de antecedência da próxima reunião deste Colegiado. 2) Processo nº 80000.048772/2010-41; Interessado: DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN; Assunto: Análise de Minuta de Resolução a ser editada pelo CONTRAN objetivando referendar a Deliberação nº 160, de 20 de fevereiro de 2017, que altera a Resolução CONTRAN nº 638, de 30 de novembro de 2016, que dispõe sobre as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme previsto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Após as considerações do Presidente, o Conselho decidiu aprovar, por unanimidade, a Resolução CONTRAN que recebeu o nº 660/2017, cuja ementa é: "Referendar a Deliberação nº 160, de 20 de fevereiro de 2017, que altera a Resolução CONTRAN nº 638, de 30 de novembro de 2016, que dispõe sobre as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme previsto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB". 3) Processo nº 80001.020255/2007-01; Interessado: DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - DPRF; Assunto: Análise de Minuta de Resolução a ser editada pelo CONTRAN objetivando dispor sobre os requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, revogando a Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011. Após as considerações da Coordenadora-Geral de Instrumental Jurídico e da Fiscalização Substituta, os Conselheiros representantes dos Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil, da Saúde, e da Justiça e Segurança Pública, pediram vistas do processo, o que lhes foi concedido, pelo prazo de 20 (vinte) dias. Entretanto, o Presidente salientou aos supramencionados Conselheiros que estes devem encaminhar à ATEC as suas considerações a respeito deste processo em até 05 (cinco) dias de antecedência da próxima reunião deste Colegiado. 4) Processo nº 80000.000883/2017-43; Interessado: DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN; Assunto: