

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

DIRETORIA GERAL

RESOLUÇÃO Nº _____ PUBLICADA NO D.O.U EM _____
A Diretoria Geral, na Reunião Colegiada _____, com base em proposição apresentada pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, aprova as normas de utilização de rodovias federais para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões para o trânsito de veículos especiais.

Art.1º A presente Resolução entra em vigor a partir da data de sua publicação.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

Diretor-Geral

Diretor de Infraestrutura Rodoviária

Diretor de Administração e Finanças

Diretor de Planejamento e Pesquisa

Diretor de Infraestrutura Ferroviário

Diretor de Infraestrutura Aquaviária

ANEXOS

NORMAS PARA TRANSPORTE DE CARGAS INDIVISÍVEIS E EXCEDENTES EM PESO E/OU DIMENSÕES E PARA O TRÂNSITO DE VEÍCULOS ESPECIAIS EM RODOVIAS FEDERAIS.

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Seção I

Introdução

Art.1º Esta Resolução regulamenta o uso de rodovias federais por veículos, ou combinações de veículos, excetuando-se as Combinações Veiculares de Carga – CVC regidas pela Resolução nº 211/2006-CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la, e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes, para o conjunto veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais, fundamentado nos artigos 21 e 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução nº 520/2015-CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la.

Parágrafo Único. Esta Resolução aplica-se, também, às Rodovias Federais operadas sob regime de concessão ou delegação, atendendo-se às disposições dos respectivos contratos de concessão ou convênios de delegação.

Art. 2º Para efeito desta Resolução observar-se-ão o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, as Normas específicas e, na falta destas, as Normas Internacionais pertinentes.

Art. 3º Nenhum veículo transportador de carga indivisível, objeto desta Resolução, poderá transitar em Rodovia Federal sem oferecer completa segurança e estar equipado de acordo com o previsto nas normativas citadas no artigo 2º, especialmente quanto à sua sinalização.

Seção II

Das Definições

Art. 4º Para efeito desta Resolução entende-se por:

I – Carga indivisível é a carga unitária com peso e/ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, cujo transporte requeira o uso de veículos especiais com lotação (capacidade de carga), dimensões, estrutura, suspensão e direção apropriadas. São exemplos de carga indivisível, entre outras: máquinas, equipamentos, peças, pás eólicas, vagões, transformadores, reatores, guindastes, máquinas de uso industrial, na construção e máquinas agrícolas, estruturas metálicas, silos;

II – Carga composta de mais de uma unidade indivisível é a carga constituída de duas ou mais unidades de cargas indivisíveis;

III – Carga indivisível unitizada é a carga constituída de mais de uma unidade indivisível, arranjada e acondicionada de modo a possibilitar a movimentação e o transporte como uma única unidade;

IV – Veículo trator ou de tração é o veículo automotor projetado e fabricado para tracionar ou arrastar veículo (s) reboque (s) e semirreboque (s) e/ou equipamento (s);

V – Veículo reboque ou semirreboque é o veículo de um ou mais eixos a ser engatado a um veículo trator ou que se apoia ou está ligado por meio de articulação a sua unidade tratora;

VI – Conjunto Transportador é o veículo ou combinação de veículos, com exceção das Combinações Veiculares de Carga – CVC regidas pela Resolução nº 211/2006-CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la, acrescido da carga;

VII – Comboio é o grupo constituído de 02 (duas) ou mais combinações de veículos transportadores, independentes, realizando transporte simultâneo e no mesmo sentido, separados por uma distância de até 150 m (cento e cinquenta metros);

VIII – Veículo especial é aquele construído com características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões, assim como os

dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado, que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, máquinas perfuratrizes, usinas ou subestação móveis, semirreboque extensivo, caminhão munk ou guindauto, entre outros;

IX – Pneumático de base extralarga é o pneu com diâmetro total maior ou igual a 1 metro e largura do pneu maior ou igual a 385 mm. Pneus com largura inferior a esse valor são denominados pneumáticos convencionais;

X – Guindaste é o veículo especial projetado para elevar, movimentar e baixar materiais, podendo ser auto propelido ou montado sobre caminhão;

XI – Caminhão Munck ou Guindauto é um equipamento com sistema hidráulico para movimentação, içamento, remoção de equipamentos e máquinas, que possui um braço hidráulico telescópico;

XII – Gôndola, viga, plataforma intermediária, espaçador, “skid”, articulados ou não, são acessórios empregados no transporte de cargas indivisíveis superdimensionadas e superpesadas;

XIII – Linha de eixos é o veículo modular dotado de dois ou mais eixos pendulares com suspensão e direção hidráulicas, formado por quatro, oito, doze ou dezesseis pneumáticos no mesmo alinhamento transversal ao chassi;

XIV – Módulo hidráulico é o veículo formado por duas ou mais linhas de eixos direcionais, fixadas no mesmo chassi da plataforma de carga, com dispositivo próprio de acoplamento a outros módulos ou acessórios. Considerar-se-á módulo hidráulico com Power Booster – PB, aquele com linha de eixo equipado com tração hidrostática em suas rodas;

XV – Reboque ou semirreboque modular hidráulico é o veículo constituído de um ou mais módulos hidráulicos com eixos direcionais;

XVI – Veículo Transportador Modular Auto Propelido é o veículo modular com plataforma de carga própria, tendo suspensão e direção hidráulica e conjunto de linhas de eixos direcionais com força motora que propicie circular pelos seus próprios meios;

XVII – Eixos em tandem são dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, dotados de sistema de equalização de peso entre eles, podendo qualquer deles ser ou não motriz;

XVIII – Excessos de dimensões (comprimento, largura e altura) são os respectivos excessos de dimensão superiores aos limites máximos admitidos pela legislação de trânsito vigente;

XIX – Excesso Lateral Direito ou Esquerdo é o excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroceria;

XX – Excesso Longitudinal Dianteiro é o excesso da carga medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator;

XXI – Excesso Longitudinal Traseiro é o excesso da carga medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroceria;

XXII – Excesso de peso é o peso bruto por eixo, ou conjunto de eixos, ou ainda Peso Bruto Total Combinado – PBTC e Peso Bruto Total – PBT, que é transmitido ao pavimento, superior aos pesos máximos permitidos nesta Resolução;

XXIII – Escolta é o acompanhamento e custódia, realizado por empresa de escolta credenciada e/ou pela Polícia Rodoviária Federal, de determinado conjunto veicular ou comboio de veículos, quando excederem os limites de dimensão e/ou peso regulamentado;

XXIV – Empresa de escolta credenciada é a empresa devidamente credenciada pela Polícia Rodoviária Federal para execução dos serviços de escolta aos veículos transportadores de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões;

XXV – Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE é o estudo da capacidade portante das Obras de Arte Especiais – OAE existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização ou não da passagem de Conjunto Transportador com Peso Bruto Total Combinado – PBTC acima de determinados limites. Compreende a análise das características estruturais e do estado de conservação das OAE e, quando for o caso, do seu projeto e memória de cálculo. Do relatório final deverão constar indicações das providências que deverão ser tomadas para possibilitar o transporte;

XXVI – Estudo de Viabilidade Geométrica – EVG é o estudo de verificação dos gabaritos verticais e horizontais e intervenções nas rodovias, tais como viadutos, passarelas, túneis, pórticos, curvas e intersecções;

XXVII – Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA é o documento de responsabilidade da empresa responsável pela elaboração do Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE, elaborado com base no acompanhamento técnico do transporte, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as obras de arte, como as estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das Obras de Artes Especiais – OAE, devendo conter o Laudo Técnico de Instrumentação – LTI, quando forem identificadas as necessidades, sugerindo a liberação ou não das obras para um possível novo transporte com carregamento com as mesmas características do transporte em questão;

XXVIII – Laudo Técnico de Instrumentação – LTI é o estudo voltado à análise de estruturas de Obras de Artes Especiais – OAE, por meio da instrumentação, voltados a análise das tensões e deformações.

CAPÍTULO II

Das Condições do Transporte

Seção I

Dos Veículos, Equipamentos e Cargas.

Art. 5º. O transporte de carga indivisível deverá ser efetuado em veículos adequados, que apresentem estruturas, estado de conservação e potência motora compatíveis com a força de tração a ser desenvolvida, assim como, uma configuração de eixos de forma que a distribuição de pesos brutos por eixo não exceda aos limites máximos permitidos nesta Resolução, observado rigorosamente as especificações do fabricante e/ ou de órgão certificador competente, reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia - INMETRO.

§ 1º. No dimensionamento do conjunto transportador, deverá ser considerado o veículo, ou combinação de veículos que apresente dimensões finais (largura, altura e comprimento) e distribuição de peso por eixo, dentro do especificado por esta Resolução, bem como, que ofereça as melhores condições para acomodação da carga, apoio e sua fixação, garantindo a segurança na operação do transporte.

§ 2º. O veículo trator ou de tração deverá possuir Capacidade Máxima de Tração – CMT igual ou superior ao Peso Bruto Total Combinado – PBTC, observada rigorosamente as especificações do fabricante ou órgão certificador competente reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO.

§ 3º. O DNIT poderá exigir a comprovação de potência e a Capacidade Máxima de Tração – CMT do veículo que irá tracionar o conjunto transportador, assim como, o diagrama de carga fornecido pelo fabricante ou pelo órgão certificador competente reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO, a critério do DNIT.

§ 4º. O DNIT poderá, no exercício de sua competência, a seu critério, proceder à vistoria prévia da aferição de peso dos conjuntos transportadores no transporte de cargas indivisíveis ou veículos especiais para o qual for solicitado a Autorização Especial de Trânsito - AET, de caráter preventivo, buscando a integridade dos usuários da via e do pavimento.

§ 5º. Poderá ser autorizada à utilização de outros veículos tratores ou de tração, desde que discriminados na Autorização Especial de Trânsito - AET, acoplados ou não à combinação de veículos, com potência e CMT suficientes para viabilizar o transporte em causa, se comprovada a necessidade de tração adicional, ou para substituição em caso de problema mecânico de algum veículo.

§ 6º. As cargas, com excessos laterais, deverão ser colocadas em equipamentos, cujas larguras sejam compatíveis com a segurança de trânsito.

§ 7º. A AET referente a excesso de altura somente será fornecida quando ficar comprovado, analiticamente, que o equipamento de transporte é adequado, tendo em vista sua altura e equilíbrio em relação ao solo.

§ 8º. Em nenhuma hipótese, qualquer tipo de pneu poderá ser operado com pressão interna superior à estipulada pelo seu fabricante.

§ 9º. O DNIT, a qualquer tempo, poderá regulamentar, por decisão da Diretoria Executiva, ouvidos os departamentos técnicos competentes, sobre a utilização de novas configurações de eixos que resultem de pesquisas ou avanços tecnológicos.

§ 10. Caberá ao transportador a responsabilidade pela sinalização e da remoção tempestiva da carga, em caso de acidente ou problema mecânico, retomando o fluxo normal

de tráfego no menor tempo possível, devendo o transportador dispor de plano de contingência na hipótese citada.

§ 11. A não retomada do fluxo normal de tráfego em até 24 (vinte e quatro horas) após a eventualidade disposta no parágrafo anterior, acarretará a aplicação de penalidade conforme artigo 44 desta Resolução.

Art. 6º. As combinações de veículos ou veículos especiais poderão ser avaliados tecnicamente, mediante inspeção veicular, pelo DNIT ou órgão certificador competente reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO.

Parágrafo único. Os veículos tratores ou de tração que forem adaptados especialmente para o transporte de carga indivisível e que não se enquadrarem nos limites de peso e dimensões estabelecidos nesta Resolução, bem como, tenham a Capacidade Máxima de Tração – CMT alterado em relação ao determinado pelo fabricante, poderão obter certificado de segurança e/ou técnico expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 7º. O trânsito dos equipamentos destinados ao transporte, objeto desta Resolução, que necessite de escolta, deverá atender o disposto nas instruções para credenciamento de empresas para execução de serviços especializados de escolta vigente no Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF do Ministério da Justiça – MJ e aos termos constantes do Anexo II.

§ 1º Nos trechos em regime de concessão, os deslocamentos que exigirem operações especiais, tais como inversão de pista, bloqueio de acessos, tráfego na contramão, remoção de balizas, etc., poderão contar com a colaboração da concessionária, porém sob a coordenação do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF do Ministério da Justiça – MJ, com vistas a garantir a segurança e fluidez do trânsito.

§ 2º Sempre que houver necessidade de realizar operações especiais, tais como inversão de pista, bloqueios de acessos importantes ou demorados, tráfego na contramão, remoção de sinalização, trajetos com curvas de pequenos raios e travessia de áreas urbanas o transportador deverá estabelecer previamente contato com a Polícia Rodoviária Federal e, se for o caso, com a empresa concessionária responsável pelo trecho.

§ 3º Nos trechos em regime de concessão, nos casos do parágrafo anterior, a concessionária da rodovia poderá apoiar a operação de transporte, porém sob coordenação da Polícia Rodoviária Federal.

Art. 8º. No transporte de cargas de que trata esta Resolução, a distribuição de peso no(s) eixo(s) ou linha(s) de eixo(s) do conjunto transportador ou veículo especial, que será transmitido às superfícies das vias públicas, deverá estar de acordo com as especificações técnicas do fabricante e atender aos limites máximos de peso bruto por eixo, linha de eixo ou conjunto de eixos, conforme permitido:

I - Para os veículos construídos com eixo ou conjunto de eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática:

a. Peso Bruto por Eixos Isolados:

- 02 pneumáticos por eixo: 7,5 toneladas
- 04 pneumáticos por eixo: 12,0 toneladas
- 08 pneumáticos por eixo: 16,0 toneladas

b. Peso Bruto por Conjunto de 02 (dois) eixos direcionais, independentes, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):

- 02 pneumáticos por eixo: 15,0 toneladas

c. Peso Bruto por Conjunto de 02 (dois) eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

- Igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros):
 - 04 pneumáticos por eixo: 22,0 toneladas
 - 08 pneumáticos por eixo: 24,0 toneladas
- Igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):
 - 04 pneumáticos por eixo: 24,0 toneladas
 - 08 pneumáticos por eixo: 24,0 toneladas

d. Peso Bruto por Conjunto de 03 (três) eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

- Igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros):
 - 04 pneumáticos por eixo: 28,5 toneladas
 - 08 pneumáticos por eixo: 34,5 toneladas
- Igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):
 - 04 pneumáticos por eixo: 30,0 toneladas
 - 08 pneumáticos por eixo: 36,0 toneladas
 -

e. Peso Bruto por Conjunto de 04 (quatro) eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

- Igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros):
 - 04 pneumáticos por eixo: 9,3 toneladas por eixo
 - 08 pneumáticos por eixo: 11,3 toneladas por eixo

– Igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):

- 04 pneumáticos por eixo: 10,0 toneladas por eixo
- 08 pneumáticos por eixo: 12,0 toneladas por eixo

II - Para os veículos com conjunto de 02 (dois) ou mais eixos com suspensão e direção hidráulica, com 08 (oito) pneumáticos por eixo e distância entre eixos:

a. Igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros): 11,3 toneladas por eixo;

b. Igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 12,0 toneladas por eixo;

c. Superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 16,0 toneladas por eixo.

III - Para os veículos do tipo guindaste, definidos no artigo 4º Inciso X:

a. Peso Bruto por Eixos Isolados:

- 02 pneumáticos convencionais por eixo: 10,00 toneladas
- 04 pneumáticos convencionais por eixo: 13,75 toneladas

b. Peso Bruto por Conjunto de 02 (dois) eixos, direcionais ou não, não em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):

- 02 pneumáticos convencionais por eixo: 15,0 toneladas

c. Peso Bruto por Conjunto de 02 (dois) eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):

- 04 pneumáticos convencionais por eixo: 27,5 toneladas

d. Peso Bruto por Conjunto de 03 (três) eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros):

- 04 pneumáticos convencionais por eixo: 36,0 toneladas

e. Peso Bruto por Conjunto de até 10 (dez) eixos, com eixo direcional e sistema de suspensão hidráulica e/ou hidropneumática:

- 02 pneumáticos base extralarga por eixo: 12,0 toneladas por eixo

§1º. Para conjuntos com mais de 04 (quatro) eixos, com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática, os eixos adicionais deverão ser, obrigatoriamente, direcionais ou autodirecionais.

§2º. Os conjuntos com mais de 04 (quatro) eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática fabricados e licenciados até a data de publicação desta Resolução que não atendam aos critérios fixados no parágrafo 1º deste artigo, poderão circular até sucateamento limitados ao Peso Bruto Total Combinado – PBTC de 74,0t (setenta e quatro toneladas).

§3º. Nos casos em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores ao estabelecido neste artigo, para veículos fabricados e licenciados até 2015, será autorizado o trânsito com, no máximo, 9,3t (nove toneladas e trezentos quilogramas) por eixo.

§4º. Veículos fabricados e licenciados a partir de 01 de janeiro de 2016 em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores ao estabelecido neste artigo deverão obedecer as Resoluções do CONTRAN que estabelecem os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres.

§5º. O DNIT poderá permitir o uso de reboques modulares hidráulicos com 12 (doze) pneumáticos por eixo (terceira fila) ou 16 (dezesesseis) pneumáticos por eixo (quarta fila).

§ 6º. Eixos com suspensão e direção hidráulica separados entre si por distância superior a 2,40m serão considerados como eixos isolados, para efeito de limite de peso por eixo e terão uso limitado a um máximo de 08 (oito) eixos por reboque/semirreboque.

§ 7º. Os limites de peso por eixo, linha de eixo ou por conjunto de eixos estabelecidos neste artigo poderão ser superados, a critério do DNIT, quando se tratar de transporte de carga indivisível peculiar e singular, extraordinariamente pesada, em reboques ou semirreboques, para a qual inexistir equipamento no mercado que possibilite o atendimento daqueles limites, não gerando qualquer tipo de vantagem ou garantia adquirida para novos carregamentos.

§ 8º. Em casos especiais, a critério do DNIT, desde que devidamente justificado, o veículo trator ou de tração poderá ter o Peso Bruto Total – PBT com uma distribuição de peso por eixo compatível com a necessidade de tração e arraste do veículo, sempre de acordo com as especificações técnicas do fabricante e/ou de órgãos certificadores competentes reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO.

§ 9º. Na utilização do pneumático de base extralarga, o DNIT, após as consultas técnicas, poderá conceder AET com peso superior ao previsto neste artigo.

§ 10. Limitações de gabaritos verticais e de capacidade portante das Obras de Arte Especiais – OAE, assim como de geometria da via, poderão determinar o uso de combinações de veículos dotados com os equipamentos definidos no inciso XII do artigo 4º.

§ 11. Para fins de fiscalização, não considerar-se-á infração a declaração incorreta das distâncias entre eixos expressas na Autorização Especial de Trânsito – AET, desde que a distribuição de peso por eixo estiver dentro do intervalo métrico ora vistoriado,

considerando-se uma oscilação aceitável a variação em 10% (dez por cento) no comprimento total da combinação de veículos ou veículo especial, excetuando-se excessos longitudinais.

Seção II

Da Transposição das Obras de Artes Especiais

Art. 9º. Quando o Peso Bruto Total – PBT do reboque ou semirreboque for superior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), deverá ser submetido à análise da Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projetos – CGDESP/DPP um Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE de todas as Obras de Arte Especiais – OAEs que constam ao longo do itinerário a ser percorrido.

§ 1º. O Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE deverá ser executado por empresa especializada de engenharia e todas as despesas decorrentes desse estudo caberão ao interessado no transporte. O conteúdo do Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE deverá ser composto de:

I. Croquis do conjunto transportador: desenho do conjunto transportador mais a carga, detalhando a distribuição de pesos por eixo, as distâncias entre eixos, a largura, altura e comprimento, fornecido pelo contratante do estudo de viabilidade;

II. Descrição do Percurso: apresentação do itinerário completo para o transporte;

III. Vistoria das obras de arte: Assinada por engenheiro civil e documentada com fotos recentes e datadas. No relatório de vistoria deverão conter a localização georreferenciada das obras e os levantamentos das características geométricas, estruturais (tipo de estrutura, trem tipo obtido mediante levantamento dos projetos originais ou de outros meios aceitáveis, etc.) e do estado de conservação de todas as Obras de Artes Especiais – OAEs;

IV. Verificação estrutural: cálculos da capacidade portante das Obras de Arte Especiais – OAEs a serem transpostas pelo conjunto transportador e a comparação, com os devidos fatores de segurança, dos esforços produzidos pelo trem tipo especial com os esforços produzidos pelo trem tipo de cálculo;

V. Conclusão/ Recomendações: relatório final com a definição sobre a viabilidade do transporte acompanhado das recomendações e providências a serem executadas durante a operação do transporte, tais como velocidade, posicionamento do veículo com relação ao eixo da estrutura, etc.

§ 2º. As vistorias das Obras de Arte Especiais - OAEs deverão ser realizadas de acordo com a norma DNIT 010/2004 - PRO - Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido. Para fins de EVE, admitir-se-á para essas vistorias uma validade de 12 (doze) meses, desde que não haja registro de eventos estruturalmente relevantes nas Obras de Artes Especiais - OAEs neste período.

I. As vistorias de todas as Obras de Artes Especiais - OAEs do itinerário serão utilizadas pelo DNIT para alimentação do sistema de gerenciamento de obras, que constitui um banco de dados com o cadastro, as condições e o histórico de cada Obra de Arte Especial – OAE;

II. A consulta e as instruções sobre o sistema de gerenciamento de obras do DNIT serão fornecidas pela CGDESP/DPP, a qualquer tempo, às empresas de engenharia interessadas em emissão de Estudos de Viabilidade Estrutural - EVE;

III. As empresas de engenharia terão de adequar os relatórios de vistoria ao formato da norma DNIT 010/2004 – PRO num prazo de seis meses a partir da entrada em vigor desta Resolução.

§ 3º. A verificação estrutural das Obras de Arte Especiais – OAEs de um determinado percurso e uma determinada configuração e carregamento poderá ser usada como referência pela empresa responsável pelos cálculos, para viabilização de novos transportes, desde que a configuração seja similar (número de eixos e distância entre eixos) e a distribuição de pesos por eixo seja de porte inferior ao do Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE tomado como referência, previamente aprovado pelo DNIT e/ou concessionárias, quando for o caso, e que não se tenham verificado alterações geométricas e/ou estruturais nas obras constantes do percurso viabilizado, após entrega do Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA.

§ 4º. No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob concessão, cópia do referido Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE deverá ser encaminhada ao setor competente das respectivas concessionárias, que terão prazo de até 05 (cinco) dias úteis, contados a partir da data de seu recebimento, para análise e recomendações sobre os referidos estudos.

§ 5º. A operação do transporte deverá ser acompanhada pelos técnicos da empresa de engenharia responsável pelo Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE, a qual emitirá o Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA em conjunto, quando couber, com o Laudo Técnico de Instrumentação – LTI. Ambos, LTA e LTI, deverão ser entregues pelo transportador ou pela empresa de engenharia à CGDESP/DPP/DNIT no prazo de até 03 (três) dias úteis após o vencimento da referida Autorização Especial de Trânsito - AET.

§ 6º. Caso não seja cumprido o prazo de entrega do LTA, o cadastro do transportador será bloqueado para emissão de novas Autorizações Especiais de Trânsito - AET até a confirmação do recebimento deste laudo pela Coordenação Geral de Operações Rodoviárias/CGPERT/DIR/DNIT.

§ 7º. No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob concessão, cópias do Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA e do Laudo Técnico de Instrumentação – LTI também deverão ser encaminhadas aos setores competentes das concessionárias de cada trecho, para ciência.

§ 8º. A critério do DNIT, poderá ser solicitado Estudo de Viabilidade Geométrica – EVG.

§ 9º. Quando o Peso Bruto Total – PBT do reboque ou semirreboque for superior a 150t (cento e cinquenta toneladas) e inferior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), a Autorizações Especiais de Trânsito - AET deverá ser submetida à análise da Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projetos – CGDESP/DPP.

Art. 10. Na travessia de Obras de Arte Especiais – OAEs, para conjuntos transportadores com Peso Bruto Total Combinado – PBTC igual ou superior a 100t (cem toneladas), deverão ser fielmente observados os seguintes itens:

I. Somente poderão transpor as Obras de Arte Especiais – OAEs quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo ou carga, inclusive comboio;

II. O trânsito convencional somente poderá ser restabelecido após a conclusão da travessia em questão;

III. A transposição de Obras de Arte Especiais – OAEs em tangente far-se-á em marcha muito lenta e constante, sem impacto de frenagem e/ou aceleração, devendo os veículos transitar pelo meio da pista de rolamento;

IV. Na transposição de Obras de Arte Especiais – OAEs em curva, iguais cuidados deverão ser tomados, devendo os veículos transitar centrados na pista de rolamento, nas proximidades dos apoios e pelo lado interno da curva;

V. Poderá ser exigido, conforme o tipo de carga, colocação de estrados para anular os efeitos da superelevação.

Seção III

Da Sinalização dos Veículos

Art. 11. Os conjuntos transportadores, veículos ou combinações de veículos, cujas dimensões de largura ou comprimento, com ou sem carga, excedam aos limites para trânsito normal, serão sinalizados com placa traseira especial de advertência, conforme os critérios e especificações constantes da Resolução nº 520/2015 do CONTRAN, seus anexos e suas alterações.

Seção IV

Dos Procedimentos Operacionais

Art.12. O horário normal de trânsito, quando devidamente autorizado, será do amanhecer ao pôr do sol, inclusive sábados, domingos e feriados, atendidas as condições favoráveis de trânsito e visibilidade.

§ 1º. Nos trechos rodoviários de pistas múltiplas, com separação física entre as mesmas, será permitido o trânsito noturno de veículos especiais ou combinação de veículos que não excedam a largura de 3,20 m (três metros e vinte centímetros), o comprimento de 30,00 m (trinta metros) e a altura de 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros) e o Peso Bruto Total Combinado – PBTC de 74,0t (setenta e quatro toneladas).

§ 2º. O trânsito dos veículos especiais ou combinação de veículos, quando transitando nos trechos de rodovia contínua ao perímetro urbano das cidades, poderá se estender ao período noturno, atendendo às limitações locais, até que os mesmos possam alcançar um local seguro e adequado para seu estacionamento.

§ 3º. Após solicitação justificada do transportador, a critério do DNIT e ouvidos o Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF e a empresa concessionária, poderá ser autorizado o trânsito noturno em rodovias concedidas de cargas indivisíveis que possam prejudicar o fluxo normal de veículos do amanhecer ao pôr do sol.

§ 4º. Deverá ser observado o calendário anual da PRF de restrição de tráfego nas Rodovias Federais.

§ 5º. A PRF, como órgão do Sistema Nacional do Trânsito, a seu critério, poderá autorizar a realização de escolta policial para comboios de cargas iguais, considerando para tanto a segurança do trânsito, o traçado da via e a quantidade de veículos de escolta.

§ 6º. Nas rodovias concedidas, havendo restrição de horário ou de dia da semana para a realização do transporte regulamentado por esta Resolução, a empresa concessionária deverá, em virtude da publicidade, divulgar aos usuários do trecho tais impedimentos.

§ 7º. Poderá, devidamente justificado, em virtude das excepcionalidades do transporte acompanhado de escolta, a Polícia Rodoviária Federal – PRF realizar a transposição de trecho em horários e dias da semana em oposição ao divulgado pela empresa concessionária, dando ciência a mesma de tal conduta.

Art.13. Os veículos especiais ou combinação de veículos não deverão estacionar nem parar nos acostamentos das rodovias, e sim em áreas próximas que ofereçam condições para tal.

Parágrafo único. É exceção ao caput deste artigo os casos de breves paradas para liberação do trânsito à retaguarda da carga transportada, devidamente sinalizadas pela Polícia Rodoviária Federal – PRF ou empresa de escolta credenciada, sendo este e aquele responsáveis pela segurança na via.

Art.14. A autoridade competente para emissão da AET poderá estabelecer restrições adicionais sempre que a natureza da carga ou a demanda de utilização da via assim o exigir.

Art.15. O pedido da concessão de Autorização Especial de Trânsito – AET para conjunto transportador ou veículo especial, cujo Peso Bruto Total Combinado – PBTC ou dimensões ultrapassem qualquer dos limites abaixo discriminados, deverá ser submetido a consulta de viabilidade, das Superintendências Regionais do DNIT – SR/DNIT e das empresas concessionárias, que terão prazo de até 3 (três) dias úteis para a manifestação sobre a transitabilidade ou não do transporte:

- I – largura de 5,0m;
- II – altura de 5,5m;
- III – comprimento de 35m
- IV – PBTC de 150t.

§ 1º. A referida resposta à consulta de viabilidade das Superintendências Regionais do DNIT – SR/DNIT e das empresas concessionárias deverão estar relacionadas às obras que por ventura estejam sendo realizadas, impedimentos causados por fenômenos da natureza, ajustes para viabilização da passagem em praças de pedágios ou sob viadutos e outros elementos da geometria vertical da rodovia, inversão de pista, bloqueios de acessos importantes ou demorados, tráfego na contramão, remoção de sinalização, trajetos com curvas de pequenos raios e travessia de áreas urbanas.

§ 2º. No caso de existência de restrições físicas temporárias, notificadas pelas Superintendências Regionais do DNIT – SR/DNIT, bem como pelas empresas concessionárias, em atendimento ao artigo 25 desta Resolução, quando houver limitação material do trecho, a Autorização Especial de Trânsito – AET deverá também ser submetida a consulta de viabilidade, devendo ser respeitado o prazo de até 3 (três) dias úteis para a manifestação sobre a transitabilidade ou não do transporte.

§ 3º. A referência a uma Autorização Especial de Trânsito – AET concedida após realização de consulta de viabilidade às Superintendências Regionais em prazo não superior a 90 (noventa) dias dispensará nova consulta, a pedido do transportador/embarcador, desde que para o mesmo itinerário e para veículo ou combinação de veículos com pesos e dimensões iguais ou inferiores aos da Autorização Especial de Trânsito – AET previamente concedida, considerando ainda que sejam licenças do mesmo requerente (transportador ou embarcador) e que não sejam identificados eventos que impactem no trecho.

§ 4º. O transportador deverá, obrigatoriamente, programar a passagem das cargas quando ultrapassarem trecho concessionado, nos limites do caput deste artigo.

§ 5º. A concessionária, recebida a solicitação do interessado, terá o prazo máximo de até 02 (dois) dias úteis para programação.

§ 6º. O não cumprimento do prazo estabelecido no parágrafo anterior pela empresa concessionária acarretará na transposição do veículo especial ou conjunto veicular sem programação, respeitadas as restrições impostas pela Polícia Rodoviária Federal em caso de operações especiais, sendo a Concessionária civilmente responsável pela sua omissão.

§ 7º. A AET será liberada pelo DNIT juntamente com a programação dos trechos concessionados. Em caso de incidente, superveniente ou fortuito, caberá à empresa transportadora e/ou ao embarcador o encargo de comunicar a empresa concessionada do fato ocorrido, bem como realização de nova programação para realização do transporte objeto da AET.

§ 8º. Estará disponível para consulta no sistema de emissão de Autorização Especial de Trânsito – AET, todas as programações realizadas para a referida autorização, inicial e posteriores, no caso do parágrafo 5º.

§ 9º. A não programação pelo transportador/embarcador ou a travessia em dia e/ou horário distinto daquele planejado gerará a penalização do responsável pelo transporte, identificado no cabeçalho da Autorização Especial de Trânsito – AET, conforme inciso III do artigo 44 desta Resolução.

§ 10. É vedada a solicitação, pelas Superintendências Regionais do DNIT – SR/DNIT e pelas empresas concessionárias, a solicitação de entrega de documentação adicional requisitada ao transportador/embarcador, reivindicada para anuência da viabilidade do transporte, não prevista nesta Resolução.

Art.16. A velocidade máxima permitida e a necessidade de acompanhamento de escolta serão fixadas pela autoridade competente para emissão da AET, obedecidos aos critérios constantes do Anexo II.

Art.17. No deslocamento em comboio deverá ser observada a distância mínima de 30,00 m (trinta metros) e a máxima de 150,00 m (cento e cinquenta) entre os conjuntos transportadores, respeitados o máximo de até 03 (três) combinações veiculares em comboio, considerando o Anexo III.

Parágrafo Único. Poderá ser autorizado o comboio para transportes com limites superiores aqueles estabelecidos no Anexo III, desde que aprovado pela Coordenação Geral de Operações Rodoviárias – CGPERT/DIR/DNIT.

CAPÍTULO III

Da Autorização Especial de Trânsito - AET

Seção I

Das Condições

Art.18. O transporte de carga objeto desta Resolução somente poderá ser efetuado mediante prévia obtenção de Autorização Especial de Trânsito – AET, com porte obrigatório, devidamente assinada pelo responsável do transporte identificado no cabeçalho do referido documento, ou respectivo funcionário, devidamente vinculado.

§ 1º Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET para o transporte carga composta de mais de uma unidade indivisível, do mesmo tipo ou segmento, no mesmo veículo ou combinação de veículos, excetuando-se as Combinações Veiculares de Carga – CVC regidas pela Resolução nº 211/2006-CONTRAN, desde que as cargas não ocasionem novos excessos de largura, comprimento e/ou altura decorrente da adição de segunda ou mais cargas, bem como não gerem excesso longitudinal, dianteiro ou traseiro, além da carroceria, tampouco que o comprimento do conjunto transportador não ultrapasse 30,0 m (trinta metros), que os limites máximos de peso por eixo ou conjunto de eixos não sejam ultrapassados e que a segurança não seja comprometida.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito – AET referente a excesso de altura e com CG (centro de gravidade) excêntrico da carga somente será fornecida quando ficar comprovado pelo solicitante da Autorização Especial de Trânsito – AET, que a combinação de veículos é adequada, tendo em vista seu equilíbrio em relação ao solo.

§ 3º. O transporte de carga composta de mais de uma unidade indivisível, objeto do §1º do artigo 18, não se aplica ao transporte de pás eólicas e de cargas unitizadas.

Art.19. Para a combinação de veículos ou veículos especiais de que trata esta Resolução, a Autorização Especial de Trânsito – AET será, inicialmente, fornecida com prazo de 90 (noventa) dias consecutivos e válida para apenas 01 (uma) viagem com rota definida quando exceder quaisquer dos limites definidos no artigo 20, incluído o retorno do veículo vazio ou transportando veículos e/ou equipamentos usados na execução do transporte.

Parágrafo Único. Poderá, após solicitação do transportador e com a devida justificativa, e ainda a critério do DNIT, ser prorrogado o prazo de validade da Autorização Especial de Trânsito – AET por até igual período, em vista de concluir o transporte.

Art. 20. Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 (um) ano, a partir da data de sua liberação, a transitar do amanhecer ao pôr do sol, em todas as rodovias federais, incluídas as operadas sob regime de concessão e delegação, aos conjuntos transportadores quando transportando carga indivisível, excedente em peso e/ou dimensões, ou veículos especiais, respeitados os seguintes limites máximos de:

- I. Comprimento total: até 30,00 m (trinta metros);
- II. Largura total: até 3,20 m (três metros e vinte centímetros);
- III. Altura total: até 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);
- IV. Peso Bruto Total Combinado PBTC: 74,00 t (setenta e quatro toneladas).
- V. Distribuição de Peso Bruto por Eixo ou Conjunto de Eixos, de acordo com o artigo 8º desta Resolução.

§ 1º. Períodos diferentes dos estabelecidos nesta Resolução poderão vir a ser adotados, para trechos rodoviários específicos, mediante proposição do interessado no transporte para aprovação prévia, a critério da Coordenação Geral de Operações Rodoviárias, devendo esses trechos serem convenientemente sinalizados pelas respectivas Superintendências Regionais nos Estados e empresa concessionária, se couber.

§ 2º. É permitido, para a Autorização Especial de Trânsito – AET com validade anual, o transporte de veículos e/ou equipamentos usados em operações de transporte, tais como caminhão trator reserva, pranchas, *dolly*, veículo de escolta e equipamentos, lastros de pedra, entre outros de uso específico nas operações de transporte de cargas especiais, desde que estas cargas não excedam as dimensões declaradas na referida autorização, limitadas aquelas determinadas nos incisos I, II, III, IV e V deste artigo.

§ 3º. Poderá ser incluso até 30 (trinta) reboques ou semirreboques adicionais na Autorização Especial de Trânsito – AET, desde que o conjunto engatado não ultrapasse os limites preconizados no artigo 20 desta Resolução, e que estes reboques possuam a mesma configuração, com o mesmo tipo de carroceria e mesma quantidade e distribuição de eixos.

Seção II

Dos Pedidos de Autorização Especial de Trânsito – AET

Art. 21. A solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET deverá ser feita através do sítio do DNIT na internet (www.dnit.gov.br), somente por transportadores (pessoa jurídica ou pessoa física responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal) ou embarcadores (proprietário da carga conforme nota fiscal).

Parágrafo Único. Caso o sistema esteja inacessível/indisponível na Internet por mais de 24 (vinte e quatro) horas, ininterruptamente, a solicitação poderá ser feita na Superintendência com circunscrição sobre o local onde se iniciará o transporte, ou no local da matriz, filial ou do representante legal do solicitante, utilizando formulário homologado pelo DNIT, devendo ser encaminhada cópia das licenças liberadas excepcionalmente para a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias, em no máximo um dia útil, sendo a Superintendência responsável pela confirmação do recebimento das mesmas.

Art. 22. No requerimento de solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET deverá constar a placa/UF e o número do RENAVAN dos veículos declarados, bem como o número do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga– RNTRC, emitido junto à Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, do transportador. A critério do DNIT poderá ser solicitado cópia do CRLV e outro documento que julgue necessário.

Parágrafo Único. Conforme ordenamento jurídico da Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, não poderá ser exigido o Registro Nacional do Transportador Rodoviário – RNTRC do Transportador de Carga Própria – TCP, sendo este caracterizado quando a nota fiscal dos produtos tem como emitente ou como destinatário a empresa, entidade ou o indivíduo proprietário, o coproprietário ou o arrendário do veículo.

Art. 23. Sempre que o conjunto transportador ou o veículo especial apresentar Peso Bruto Total Combinado – PBTC igual ou superior a 100t (cem toneladas), ou largura igual ou superior a 6,00m (seis metros), ou altura igual ou superior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) será exigida a indicação de um engenheiro civil ou mecânico cadastrado no DNIT como responsável técnico pelo transporte previsto, que aprovará a combinação veicular de carga da Autorização Especial de Trânsito – AET, quanto à segurança.

Parágrafo Único. O DNIT, caso julgue necessário, poderá solicitar outros elementos técnicos complementares referentes ao transporte.

Art. 24. Deverão ser observados os seguintes prazos para solicitação, e liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET pelo DNIT, conforme abaixo:

I – para o conjunto transportador ou veículo especial que atenda os parâmetros do artigo 20 desta Resolução, com validade anual, o DNIT terá o prazo máximo de até 2 (dois) dias úteis da data de solicitação para a análise e liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET.

II – para o conjunto transportador ou veículo especial que necessite de consulta de viabilidade, seja pela ocasião de restrição física temporária cadastrada no sistema de emissão de Autorização Especial de Trânsito – AET pela Superintendência Regional do DNIT – SR/DNIT ora pelas empresas concessionárias, ou em atendimento ao artigo 15 desta Resolução, o DNIT terá o prazo de até 5 (cinco) dias úteis da data de solicitação para a análise e liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET.

III - para o conjunto transportador ou veículo especial que demande entrega de Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE ou análise da Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projetos – CGDESP/DPP, conforme artigo 9 desta Resolução, o DNIT terá o prazo de até 30

(trinta) dias úteis da data de solicitação para a análise e liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET.

§ 1º. O transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensão, em caráter de emergência e de interesse público, a critério do DNIT, poderá ser autorizado pela CGPERT/DIR/DNIT, em prazo específico, sem as consultas de viabilidade que julgar pertinentes, observando-se os requisitos técnicos exigidos e esquema especial de segurança, não prevalecendo, neste caso, a obrigatoriedade da observância dos dias e horários regulamentares, comunicando as empresas concessionárias de tal ato, em caso de rodovias concessionadas.

§ 2º. A critério do DNIT, quando identificada a necessidade de vistoria prévia do conjunto transportador ou veículo especial, os prazos definidos para emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET ficam interrompidos até disponibilização, pelo transportador/embarcador, do conjunto transportador, incluída a carga, para a vistoria.

§ 3º. O DNIT terá o prazo de até 5 (cinco) dias úteis a partir da data de comprovação de disponibilidade para realizar a verificação do conjunto transportador, incluída a carga. Quando este prazo extrapolar os prazos acima definidos, considerar-se-á o maior prazo.

Art. 25. As Superintendência Regional do DNIT – SR/DNIT, bem como as empresas concessionárias, deverão manter a Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do DNIT ciente sobre o estado de conservação das obras de arte especiais dentro de sua circunscrição, principalmente, quando houver qualquer restrição aos limites máximos de peso estabelecidos no Art. 8º desta Resolução, bem como restrições de largura, altura, comprimento e peso, atualizando o sistema de emissão de Autorização Especial de Trânsito.

§ 1º. As restrições físicas temporárias quanto a limitação de peso, altura e largura máximos permitidos deverão ser justificadas à Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do DNIT.

§ 2º. Toda restrição física definitiva somente poderá ser inserida no sistema de emissão de Autorização Especial de Trânsito pela Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do DNIT, após manifestação oficial, por escrito, da Superintendência Regional do DNIT – SR/DNIT ou das empresas concessionárias, anexada documentação comprobatória respectiva.

Art. 26. Toda Autorização Especial de Trânsito – AET emitida pelo DNIT deverá ser autorizada pelo seu Diretor-Geral ou por servidor do órgão expressamente credenciado pelo mesmo.

Art. 27. Para o transporte de cargas indivisíveis, tais como postes, barras de ferro ou similares, deverá ser utilizado veículo ou combinação de veículos que evite excessos quando a carga for acomodada na carroceria do veículo, compondo uma superfície plana e apresentando excesso posterior de até 1,00m (um metros), a sua parte excedente deverá ser protegida com uma placa retangular fixada na extremidade da mesma, tornando-a uma superfície plana, confeccionada em madeira ou outro material capaz de resistir a possíveis impactos em caso de acidentes.

Parágrafo Único. Quando transportadas em semirreboque do tipo carreta extensiva, as cargas indivisíveis tais como postes, barras de ferro ou similares poderão exceder o limite de 1,00m (um metro) de excesso traseiro, desde que devidamente adotados os requisitos de segurança descritos no caput deste artigo.

CAPÍTULO IV

Da Tarifa de Utilização da Via – TUV

Art. 28. Os veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e os veículos especiais, com Peso Bruto Total Combinado – PBTC superior a 74 t (setenta e quatro toneladas), ficam sujeitos ao pagamento da Tarifa de Utilização da Via – TUV, referente ao excedente a este limite e de acordo com o que dispõe esta Resolução, conforme Anexo I.

Art. 29. O pagamento da Tarifa de Utilização da Via – TUV exige o transportador de pagamento de multa por excessos de peso, desde que o conjunto esteja de acordo com as condições especificadas na respectiva Autorização Especial de Trânsito – AET.

Art. 30. O valor da Tarifa de Utilização da Via – TUV será obtido pela expressão:

$$TUV = IAMT (PBTC - L) K$$

Onde:

TUV = Tarifa de Utilização da Via, em moeda vigente, desprezados os centavos após o cálculo final;

IAMT = Índice Aplicado à Multa de Trânsito;

PBTC = Peso Bruto Total Combinado, com ou sem carga, em toneladas;

L = Limite máximo do peso 74 t

K = Fator, função da distância de transporte, conforme Anexo I

§ 1º. A expressão (PBT – L) corresponde ao excesso de peso sobre o limite estabelecido de 74 t (setenta e quatro toneladas).

§ 2º. O Índice Aplicado à Multa de Trânsito – IAMT será, numericamente, equivalente à taxa SELIC.

Art. 31. A Tarifa de Utilização da Via – TUV será calculada em função da distância a ser percorrida entre os pontos de origem e destino da carga e compreenderá também, o retorno do conjunto transportador vazio, pelo qual não será cobrado acréscimo de tarifa, desde que o mesmo não exceda o limite legal de 74t (setenta e quatro toneladas), quando então será cobrada a tarifa correspondente ao retorno.

Parágrafo único. A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária – DIR do DNIT atualizará automaticamente os cálculos estabelecidos no artigo anterior sempre que houver alteração do Índice Aplicado à Multa de Trânsito – IAMT.

Art. 32. O pagamento da Tarifa de Utilização da Via – TUV poderá ser efetuado em rede bancária através de documento próprio de arrecadação.

Parágrafo único. A Tarifa de Utilização da Via – TUV paga e não utilizada, desde que solicitada pelo transportador dentro do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias após a liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET, poderá ser empregada em nova autorização, desde que comprovada a não realização do transporte.

CAPÍTULO V

Dos Veículos Especiais

Art. 33. Os veículos especiais, definidos no Art. 4º, inciso VIII que apresentarem dimensões e/ou pesos superiores aos previstos na legislação de trânsito, somente poderão circular nas rodovias federais munidos de Autorização Especial de Trânsito – AET.

Art. 34. Aos veículos especiais equipados com guindaste, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, poderão ser fornecidas Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 (um) ano, desde que o PBTC não ultrapasse 60,0t (sessenta toneladas) e a distribuição de peso por eixo esteja de acordo com o artigo 8º desta Resolução.

§ 1º. Aos veículos de que trata este artigo, quando apresentarem excessos dianteiro e/ou traseiro, até 3,00 m (três metros), além dos para-choques, assim como pesos brutos totais, iguais ou inferiores, aos limites máximos previstos nesta Resolução, poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 06 (seis) meses para transitar 24 (vinte e quatro) horas por dia, condicionando-se o trânsito noturno a estarem os mesmos equipados com sistema de iluminação e sinalização elétrica de acordo com o estabelecido na legislação de trânsito em vigor.

§ 2º. Nos casos em que esses veículos não se enquadrarem nos limites previstos neste artigo e no parágrafo anterior, quando apresentarem excessos dianteiro e/ou traseiro iguais ou superiores a 3,00 m (três metros), além dos para-choques, assim como PBTC superiores aos limites máximos previstos nesta Resolução, poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 90 (noventa) dias condicionando-se o horário de trânsito a estarem os mesmos equipados com sistema de iluminação, e a critério do DNIT, a necessidade de utilização de escolta e do pagamento da Tarifa de Utilização da Via – TUV, prevista no Capítulo IV desta Resolução.

§ 3º. Ao caminhão munck ou guindauto, será fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET em consonância com o caput deste artigo, desde que não apresente qualquer excesso longitudinal. Quando da incidência de excesso longitudinal, limitado ao determinado pelo artigo 27, será fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com validade de 90 (noventa) dias.

Art. 35. Não estão enquadrados como especiais, os veículos destinados ao transporte de veículos automotores ou outras cargas divisíveis.

CAPÍTULO VI

Do Pagamento

Art. 36. À toda Autorização Especial de Trânsito – AET liberada será gerada uma guia de arrecadação, referente à emissão da autorização.

§ 1º. A Autorização Especial de Trânsito – AET, ao ser liberada, será gerada automaticamente a Guia de Recolhimento da União (GRU Simples), fato que implica que todo recolhimento seja feito exclusivamente no Banco do Brasil S.A, de acordo com o Decreto nº 4.950, de 09/01/2004 e a Instrução Normativa nº 3 da Secretaria do Tesouro Nacional, de 12/02/2004.

§ 2º. Quando da incidência de Tarifa de Utilização da Via – TUV, tal recolhimento deverá ser realizado através de GRU Cobrança (ficha de compensação), que poderá ser compensada em qualquer correspondente bancário, em dinheiro, até a data de vencimento.

§ 3º. A GRU Simples e a GRU Cobrança serão geradas com prazo de pagamento de 10 (dez) dias corridos para quitação. O não pagamento de quaisquer das guias implicará no bloqueio de novas solicitações de Autorização Especial de Trânsito – AET, bloqueando o CNPJ/CPF do transportador, bem como a placa do veículo informada na AET em débito, para todas as Resoluções emitidas pelo DNIT.

§ 4º. A liberação para o transportador fazer novas solicitações de Autorização Especial de Trânsito – AET, na hipótese de atraso dos pagamentos, somente será reestabelecida após a compensação bancária dos débitos, devido a necessidade de informe do Tesouro Nacional.

§ 5º. O pagamento duplicado das taxas de Autorização Especial de Trânsito – AET poderá ser ressarcido ao transportador, desde que solicitada dentro de 30 (trinta) dias após a liberação da AET, e apresentadas uma carta de solicitação de reembolso de pagamento em duplicidade assinada pelo responsável, constando os dados bancários do requerente da autorização para depósito dos valores em questão, cópia da AET paga em duplicidade, cópias dos boletos e comprovantes originais de ambos os pagamentos.

§ 6º. A Autorização Especial de Trânsito – AET, cujo veículo trator ou equipamento apresentar problema mecânico que necessite da sua troca ou ainda quando for determinada pela autoridade policial a correção de dados constantes na licença, a Autorização Especial de Trânsito – AET poderá sofrer substituição, desde que requisitada pelo transportador,

Art. 37. A GRU Simples é emitida quando da liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET pelo DNIT.

§ 1º. Toda AET solicitada e liberada terá no seu cadastro os boletos gerados, não havendo possibilidade de cancelamento da licença.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito – AET substituta, em atenção ao parágrafo 6º do artigo anterior, gerará automaticamente nova GRU Simples, referente a taxa de emissão da autorização

Art. 38. O Boleto da Tarifa de Utilização da Via – TUV, diferentemente da guia de arrecadação, somente será gerado, após a emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET pelo transportador.

§ 1º. Somente será gerado a GRU Cobrança, referente a Tarifa de Utilização da Via – TUV, àquele transporte a que se refere o artigo 28 desta Resolução.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito – AET substituta com incidência de Tarifa de Utilização da Via – TUV não gerará nova GRU Cobrança após emissão, desde que não haja alteração no percurso com inclusão de quilometragem ou no Peso Bruto Total Combinado previamente declarado.

§ 3º. O pagamento de nova GRU Cobrança para Autorização Especial de Trânsito – AET substituta com incidência de Tarifa de Utilização da Via – TUV atenderá a diferença na quantia paga e a devedora, em função de inclusão de quilometragem no percurso ou elevação Peso Bruto Total Combinado previamente declarado na Autorização Especial de Trânsito – AET substituída.

CAPÍTULO VII

Da Fiscalização

Art. 39. A fiscalização será exercida pela Polícia Rodoviária Federal – PRF e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, a qualquer tempo da viagem, nos termos da legislação vigente, possibilitando a vistoria do conjunto transportador, da carga, da escolta e anotações referentes à passagem por ponto específico, na forma que se segue:

I. A documentação, as dimensões, o peso e a sinalização conforme prescrito na Autorização Especial de Trânsito – AET, podendo a anotação ocorrer diretamente no sistema informatizado de consulta de AET do DNIT;

II. Na fiscalização do excesso de peso pela nota fiscal da carga transportada, será conferido o somatório da tara especificada na Autorização Especial de Trânsito – AET com o peso indicado na nota fiscal, sendo aplicado o auto de infração apenas quando este resultado for superior ao PBTC constante na Autorização Especial de Trânsito – AET;

III. A fiscalização pela nota fiscal da carga, não exclui a pesagem em balanças, no decorrer do percurso;

IV. O transportador poderá, a seu critério, transitar com veículos especiais ou combinações de veículos, carregado ou vazio, com dimensões e/ou peso inferiores ao constante na Autorização Especial de Trânsito – AET, desde que atendida a legislação e o contido nesta Resolução.

§ 1º. Só será admitida a pesagem de veículos por equipamentos fixos ou portáteis, cujo modelo seja aprovado pelo INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

§ 2º. Quando constatada qualquer irregularidade no conjunto transportador, em desacordo com a respectiva Autorização Especial de Trânsito – AET, será lavrado o auto de infração e o veículo, somente poderá prosseguir viagem após a regularização.

§ 3º. É obrigatório durante a execução do transporte, o porte da Nota Fiscal ou Conhecimento de Transporte, junto a AET, com o peso bruto declarado da carga transportada.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Seção I

Dos Deveres dos Transportadores

Art. 40. Constitui, solidariamente, dever do transportador, do embarcador e da empresa responsável pela viabilização estrutural e geométrica do percurso, quando necessária, o conhecimento e a fiel observância dos preceitos aqui contidos, na legislação de trânsito vigente e demais disposições regulamentares de trânsito, especialmente as do DNIT, bem como a reposição de quaisquer danos ao patrimônio público, desde que, comprovadamente, oriundos da execução do transporte.

Art. 41. O transportador e embarcador devem buscar em conjunto com as empresas de escolta das cargas soluções tecnológicas que permitam a comunicação imediata e simultânea entre os envolvidos na execução do transporte.

Art. 42. É obrigação do transportador fornecer uma cópia da AET para a empresa contratada para escolta da carga, planejando em conjunto a execução do serviço de transporte e escolta da carga indivisível, estando sujeita pelo descumprimento as penalidades do art. 47.

Seção II

Das Penalidades

Art. 43. A não observância de quaisquer destes dispositivos importará na aplicação isolada ou cumulativa das seguintes penalidades:

- I. Advertência;
- II. Multa prevista no CTB;
- III. Suspensão do fornecimento de Autorização Especial de Trânsito – AET pelo prazo de até 03 (três) meses;
- IV. Declaração de inidoneidade da empresa ou transportador autônomo, com o consequente cancelamento por cinco anos do direito de uso da Autorização Especial de Trânsito – AET e a revogação das que já houverem sido fornecidas e não utilizadas.

Art. 44. São infrações punidas pela autoridade de trânsito, independente de outras previstas na legislação de trânsito e seus regulamentos, aquelas pertinentes a esta Resolução:

- I. Transportar com pesos superiores aos constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET;
- II. Transportar com dimensões superiores aos constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET;
- III. Transitar com alteração de itinerário ou em dia ou horário não permitido na Autorização Especial de Trânsito – AET ou na programação, em caso de trecho concedido;
- IV. Transitar sem o porte da Autorização Especial de Trânsito – AET;

V. Prestar informações incorretas para o fornecimento da Autorização Especial de Trânsito – AET;

VI. Adulterar os dados da Autorização Especial de Trânsito – AET.

VII. Descumprir os dispostos nesta Resolução.

§ 1º. As infrações previstas nos Incisos I, II, III e IV, constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET inicialmente fornecida, serão punidas em conformidade com a penalidade prevista no Inciso VI do Art. 231 do CTB, estabelecida no ato da fiscalização.

§ 2º. As infrações previstas nos Incisos V e VI serão punidas em conformidade com a penalidade prevista no Inciso VI do Art. 231 do CTB, podendo também ser aplicada a penalidade de advertência, suspensão do fornecimento de AET ou declaração de inidoneidade da empresa, conforme a gravidade da infração.

§ 3º. Nos casos da incidência dos incisos I, II, III, V, VI e VII deverá haver o recolhimento imediato da Autorização Especial de Trânsito – AET, sendo esta encaminhada para o DNIT, devendo ser providenciada nova autorização pelo transportador.

Art. 45. A prática simultânea de infrações de diferentes naturezas importará na aplicação das penalidades previstas na forma da legislação vigente.

Art. 46. As infrações de idêntica natureza serão punidas como uma única infração, não se considerando a pluralidade de itens que a elas se refiram, salvo no caso de excesso de peso.

Art. 47. A imposição das penalidades previstas nesta Resolução não exonera o infrator de outras cominações e encargos de naturezas penais, cíveis ou administrativas decorrentes da prática de infração.

Art. 48. O veículo especial ou combinação de veículos transportando carga indivisível que apresente qualquer característica em desacordo com o constante na Autorização Especial de Trânsito – AET ou que não esteja portando a mesma, será retido e autuado, cobrando-se a TUV desde a origem, quando for o caso.

§ 1º. No caso de ocorrência de infração prevista neste artigo, o acréscimo da Tarifa de Utilização da Via – TUV e as multas sobre o excesso de peso, dimensões e alterações de itinerário serão referidas aos limites constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET inicialmente fornecida, sendo a infração aplicada em conformidade com Art. 43 desta Resolução.

§ 2º. Na impossibilidade da regularização da carga ou o fornecimento de Autorização Especial de Trânsito – AET, o transportador, além de ser multado, será escoltado pelo agente da autoridade policial até o ponto em que teve acesso à rodovia, ou à cidade mais próxima, cobrando-se as respectivas Tarifas de Escolta e a Tarifa de Utilização da Via – TUV, esta, desde a origem, se for o caso, comunicando-se a irregularidade à Coordenação Geral de Operações Rodoviária do DNIT.

Art. 49. A penalidade prevista no artigo 43, Inciso I, será aplicada ao transportador/embarcador pela Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias do DNIT no caso da prática das infrações previstas no artigo 44, incisos I, II, III, IV, V, VI e VII, quando da

infração inicial, a fim de notificar o delito praticado, devendo ser acompanhada do boletim de ocorrência registrado pela Polícia Rodoviária Federal.

Art. 50. A penalidade prevista no artigo 43, Inciso II, será aplicada nos casos de infringência às regras de trânsito com a penalidade prevista no Inciso VI do Art. 231 do CTB, exclusivamente pela Polícia Rodoviária Federal ou pelos agentes rodoviários do DNIT.

Art. 51. A penalidade prevista no artigo 43, incisos III será aplicada ao transportador/embarcador pela Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias do DNIT no caso de reincidência de mesma infração, no período de 01 (um) ano da data da ocorrência de transgressão prevista no artigo 44, incisos I, II, III, IV, V, VI e VII.

Art. 52. A penalidade prevista no artigo 43, Inciso IV será aplicada nos casos de:

I. Condenação transitada em julgado de qualquer diretor quando se tratar de sociedades anônimas, sócias ou proprietário – quando se tratar de sociedade por quotas ou firma individual – e, ainda, seus gerentes e procuradores, detentores de poderes amplos de gestão e decisão em nome da firma, enquanto estiverem cumprindo pena por crimes de prevaricação, de falência, peita ou suborno, concussão ou crimes contra a economia popular ou a fé pública, ou sofrendo interdição de direito que os incapacite, temporariamente, ao exercício profissional (Código Penal Art. 69º, Inciso IV).

II. Condenação transitada em julgado de qualquer das pessoas previstas no inciso anterior deste artigo, por crime contra a vida e a segurança de pessoas, ocorrido em consequência da prestação do serviço a que se refere esta Resolução.

Seção III

Das Competências para Aplicação de Penalidades

Art. 53. Compete à Coordenação Geral de Operações Rodoviária a aplicação das penalidades previstas no artigo 43, Incisos I e III.

Art. 54. Compete ao Conselho Administrativo do DNIT, por proposta da Coordenação Geral de Operações Rodoviária, a aplicação da penalidade prevista no artigo 43, inciso IV.

Parágrafo Único. Nas rodovias concedidas, compete à ANTT, conforme ordenamento jurídico próprio, a aplicação das penalidades próprias dessa agência, não isentando o transportador à incidência de aplicação de penalidade pelo DNIT.

Seção IV

Dos Recursos

Art. 55. Contra a aplicação da penalidade prevista no artigo 43, Inciso II cabe recurso à JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Parágrafo Único. O recurso não tem efeito suspensivo.

Art. 56. Contra a aplicação das penalidades previstas no artigo 43, Inciso I, III e IV cabe recurso, em primeira instância, ao Diretor Geral do DNIT.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 57. Nas infrações previstas no artigo 44, Incisos V e VI, o processo administrativo ou a autuação deverá ser encaminhado à Procuradoria Federal Especializada – PFE do DNIT para que, sendo fato previsto como infração penal, encaminhe ao Ministério Público para as providências decorrentes.

Art. 58. Deverá constar, obrigatoriamente, em cada Autorização Especial de Trânsito – AET uma numeração correspondente do DNIT, a ser reiniciada a cada exercício, devendo constar, ainda, quando for o caso, demais condicionantes referentes à segurança do trânsito, devendo a evolução tecnológica ser considerada na substituição do processo, desde que devidamente comprovada a sua eficiência.

Art. 59. A juízo do DNIT poderá ser indicado à utilização do sistema de “colchão de ar”, balão ou outros, para redução, ou melhor, distribuição da carga transportada, com o objetivo de se reduzir a pressão a ser transmitida ao pavimento e obras de arte especiais ou, no caso de adoção de outro sistema não convencional, deverá o transportador apresentar certificado de aprovação do equipamento pelo Instituto Nacional de Metrologia ou outro órgão oficial competente, reconhecido pelo DNIT.

Art. 60. A Autorização Especial de Trânsito – AET não exime o transportador da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos ou suas cargas vierem a causar à via, sua sinalização e a terceiros, conforme artigo 101 do CTB.

Art. 61. Na formação de comboio, não deverão ser tolerados excessos longitudinais e lateral até o limite de 3,50 (três metros e cinquenta) metros, assim como partes perfurantes e/ou cortantes, tais como: postes, barras de ferro, caçambas, lâminas e similares.

Art. 62. O transporte integrado de mercadorias, através de cofres de cargas e construções modulares habitáveis (tais como escritórios, alojamentos, salas e banheiros), será enquadrado nesta Resolução apenas quando houver excesso de peso e/ou de dimensões.

Art. 63. Na fixação dos parâmetros de segurança, objeto desta Resolução, será observado os critérios de dimensionamento de escolta, conforme Anexo II.

Art. 64. O controle e a fiscalização dos tacógrafos ou outros dispositivos que venham a serem exigidos, terão as despesas a expensas dos transportadores.

Art. 65. A fiscalização na via das atividades aqui regulamentadas será exercida pelo DNIT e/ou pela Polícia Rodoviária Federal – PRF.

Art. 66. No transporte de cargas superdimensionadas acompanhadas por escolta policial, a Polícia Rodoviária Federal poderá determinar o aumento da velocidade das

combinações veiculares e veículos especiais, além dos limites dispostos no Anexo II, em vista da fluidez do trânsito, respeitados os requisitos de segurança viária.

Art. 67. Ficam à disposição dos interessados na Coordenação Geral de Operações Rodoviária e/ou através de meio eletrônico os modelos de requerimentos/autorização Especial de Trânsito – AET, tabelas de valores de “K” para a tarifa de utilização da via – TUV – por tonelada e de dimensionamento (Anexo I), a qualificação da escolta (Anexo II), e a qualificação de comboio (Anexo III).

Art. 68. As dúvidas e os casos omissos desta Resolução serão resolvidos pela Coordenação Geral de Operações Rodoviária – CGPERT/DIR/DNIT.

Art. 69. Ficam revogadas as Resoluções DNIT nº 11, de 25 de outubro de 2004, nº 01, de 28 de fevereiro de 2014 e DG nº 01, de 14 de agosto de 2014.

Art. 70. Esta Resolução entra em vigor a partir da sua publicação no Diário Oficial da União, revogando-se as disposições em contrário.

ANEXO I

TABELA DE VALORES DE “K”
PARA A TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA VIA – TUV POR TONELADA

DISTÂNCIA DO TRANSPORTE KM	VALOR DE REF.	VALOR DE K
0 - 19	0.10	12.00
20 - 39	0.11	13.20
40 - 59	0.12	14.40
60 - 79	0.13	15.60
80 - 99	0.14	16.80
100 - 139	0.15	18.00
140 - 179	0.16	19.20
180 - 219	0.17	20.40
220 - 259	0.18	21.60
260 - 319	0.19	22.80
320 - 379	0.20	24.00
380 - 439	0.21	25.20
440 - 499	0.22	26.40
500 - 559	0.23	27.60
560 - 639	0.24	28.80
640 - 719	0.25	30.00
720 - 799	0.26	31.20
800 - 879	0.27	32.40
880 - 959	0.28	33.60
960 - 1039	0.29	34.80
1040 - 1119	0.30	36.00
1120 - 1199	0.31	37.20
1200 - 1279	0.32	38.40
1280 - 1359	0.33	39.60
1360 - 1439	0.34	40.80
1440 - 1519	0.35	42.00
1520 - 1599	0.36	43.20
1600 - 1679	0.37	44.40
1680 - 1759	0.38	45.60

DISTÂNCIA DO TRANSPORTE KM	VALOR DE REF.	VALOR DE K
1760 - 1839	0.39	46.80
1840 - 1919	0.40	48.00
1920 - 1999	0.41	49.20
2000 - 2079	0.42	50.40
2080 - 2159	0.43	51.60
2160 - 2239	0.44	52.80
2240 - 2319	0.45	54.00
2320 - 2399	0.46	55.20
2400 - 2479	0.47	56.40
2480 - 2559	0.48	57.60
2560 - 2639	0.49	58.80
2640 - 2719	0.50	60.00
2720 - 2799	0.51	61.20
2800 - 2879	0.52	62.40
2880 - 2959	0.53	63.60
2960 - 3039	0.54	64.80
3040 - 3119	0.55	66.00
3120 - 3199	0.56	67.20
3200 - 3279	0.57	68.40
3280 - 3359	0.58	69.60
3360 - 3439	0.59	70.80
3440 - 3519	0.60	72.00
3520 - 3599	0.61	73.20
3600 - 3679	0.62	74.40
3680 - 3759	0.63	75.60
3760 - 3839	0.64	76.80
3840 - 3919	0.65	78.00
3920 - 3999	0.66	79.20

ANEXO II

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA - PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR –

CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO	CARACTERÍSTICAS DAS RODOVIAS							
	DE PISTA SIMPLES				DE PISTA DUPLA			
	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA				Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			
DIMENSÕES: EM METRO PESO: EM TONELADAS	CREDENCIADA	PRF	TOTAL	KM/H	CREDENCIADA	PRF	TOTAL	KM/H
Largura:								
até 3,20	-	-	-	60	-	-	-	60
de 3,21 a 3,80	1	-	1	50	1	-	1	60
de 3,81 a 5,00	2	-	2	50	1	-	1	60
de 5,01 à 5,50	1	1	2	40	2	-	2	50
acima de 5,50	2	1	3	40	1	1	2	40
Comprimento:								
até 30,0	-	-	-	60	-	-	-	60
30,01 até 35,00	1	-	1	50	1	-	1	60
35,01 até 55,00	2	-	2	50	1	-	1	50
55,01 até 75,00	2	1	3	40	2	-	2	40
acima de 75,00	2	1	3	40	2	1	3	40
Altura:								
até 5,00	-	-	-	60	-	-	-	60
5,01 até 5,50	1	-	1	40	1	-	1	50
acima de 5,50	2		1	30	1	-	1	40
Excesso Anterior ao para choque:								
até 3,00	-	-	-	60	-	-	-	60
acima de 3,00	1	-	1	50	1	-	1	60
Excesso Posterior ao para choque:								
até 3,00	-	-	-	60	-	-	-	60
acima de 3,00	1	-	1	50	1	-	1	60
Peso:								
até 74,0	-	-	-	70	-	-	-	70
acima de 74 até 100	-	-	-	60	-	-	-	60
acima de 100 até 350	1	-	1	40	1	-	1	40
acima de 350	2	1	3	30	2	1	3	40
Observações:								
- Para cargas de peso superior a 100 toneladas, as velocidades admissíveis variarão de 5 a 40 km/h. - Sempre que houver necessidade de inversão de pista, bloqueios de acessos, tráfego na contramão, remoção de sinalização ou de trânsito no período noturno (casos em que seja mais seguro o trânsito tarde da noite, quando o fluxo de veículos é menor), estabelecer previamente contato com a Polícia Rodoviária Federal com circunscrição sobre o trecho para, em conjunto, planejarem a execução do serviço.								

ANEXO III

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA
- COMBOIO EM PISTA SIMPLES -

	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS		COMBOIO DE 3 VEÍCULOS		COMBOIO DE 4 VEÍCULOS	
	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF
C até 25,00 m L até 3,20 m H até 4,40 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-
C até 25,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	-
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 74 t	2	-	-	-	2	1
C até 30,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1

OBSERVAÇÕES:	C - COMPRIMENTO		L - LARGURA		H - ALTURA	
	P - PESO		CRED – EMPRESA CREDENCIADA			
			PRF – POLICIA RODOVIARIA FEDERAL			

- COMBOIO EM PISTA DUPLA -

	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS		COMBOIO DE 3 VEÍCULOS		COMBOIO DE 4 VEÍCULOS		COMBOIO DE 5 VEÍCULOS		COMBOIO DE 6 VEÍCULOS	
	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF
C até 25,00 m L até 3,20 m H até 4,40 m P até 74 t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
OBSERVAÇÕES:	C - COMPRIMENTO		L - LARGURA		H - ALTURA					
	P - PESO		CRED – EMPRESA CREDENCIADA							
			PRF – POLICIA RODOVIARIA FEDERAL							