

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 01/04/2022 | Edição: 63 | Seção: 1 | Página: 141

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 954, DE 28 DE MARÇO DE 2022

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema de controle de estabilidade nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 e O4 novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe confere o inciso I do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.033954/2021-18, resolve:

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema de controle de estabilidade, nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 e O4 novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

Parágrafo único. Conforme norma NBR 13776 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), fica caracterizado:

CATEGORIA	M	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de passageiros.
	M1	Veículo projetado e construído para o transporte de passageiros que tenha até oito assentos, além do assento do motorista.
	M2	Veículo projetado e construído para o transporte de passageiros que tenha mais que oito assentos, além do assento do motorista, e que tenha massa de até 5 t.
	M3	Veículo projetado e construído para o transporte de passageiros que tenha mais que oito assentos, além do assento do motorista, e que tenha massa superior a 5 t.
	N	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de cargas.
	N1	Veículo projetado e construído para o transporte de cargas e que tenha massa de até 3,5 t.
	N2	Veículo projetado e construído para o transporte de cargas e que tenha massa superior a 3,5 t e até 12 t.
	N3	Veículo projetado e construído para o transporte de cargas e que tenha massa superior a 12 t.
	O	Reboque ou semirreboque.
	O3	Reboque ou semirreboque com massa superior a 3,5 t e até 10 t.
	O4	Reboque ou semirreboques com massa superior a 10 t.

Art. 2º Para efeito desta Resolução, definem-se como sistemas de controle de estabilidade:

I - Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC): sistema que engloba as seguintes características:

- a) aprimora a estabilidade direcional do veículo pela habilidade de controlar de maneira automática e individual os torques de frenagem das rodas da direita e da esquerda em cada eixo do veículo, para induzir o momento correto de guinada com base na análise do comportamento do veículo durante a ação do condutor;
- b) controla eletronicamente o veículo pela utilização de algoritmo computacional de circuito-fechado, de modo a limitar o sobre esterço e sub esterço do veículo com base na análise do comportamento do veículo durante a ação do condutor;
- c) possui meio para determinar diretamente o valor da taxa de guinada do veículo e de estimar o seu deslizamento lateral ou deslizamento lateral derivado em relação ao tempo;
- d) possui meio de monitorar os movimentos de direção do condutor; e

e) possui algoritmo para determinar a necessidade, e meio para modificar a propulsão do torque, se necessário, para auxiliar o condutor em manter o controle do veículo; e

II - Função de Estabilidade do Veículo (VSF): sistema que possui uma ou ambas das seguintes funções:

a) controle direcional: designa uma função no âmbito do controle de estabilidade do veículo, a qual auxilia o motorista dentro dos limites físicos do veículo, em situações de sobre esterço e sub esterço, em manter a direção pretendida pelo condutor no caso de veículos automotores; e

b) controle de rolagem: designa uma função no âmbito do controle de estabilidade do veículo, a qual, dentro dos limites físicos do veículo, reage a uma situação de rolagem iminente a fim de estabilizar o veículo automotor, em condições de manobras dinâmicas.

Art. 3º Os sistemas de controle de estabilidade definidos no art. 2º são exigidos aos veículos conforme aplicação à sua categoria.

§ 1º Os veículos das categorias M1 e N1 devem ser equipados com ESC.

§ 2º Alternativamente, todos os veículos da categoria N1 e os veículos da categoria M1 com massa em ordem de marcha superior a 1.735 kg podem ser equipados com VSF, incluindo compulsoriamente tanto a função de controle direcional quanto a função de controle de rolagem.

§ 3º Devem ser equipados VSF, incluindo compulsoriamente tanto a função de controle direcional quanto a função de controle de rolagem, os veículos das seguintes categorias:

I - M2, M3 e N2;

II - N3 com dois ou três eixos; e

III - N3 com quatro eixos, desde que a massa máxima técnica não exceda 25 t e que o diâmetro máximo da roda não exceda 19,5" (dezenove polegadas e meia).

§ 4º Os veículos das categoria O3 e O4, com um, dois ou três eixos devem ser equipados com VSF, o qual deve possuir, no mínimo, a função de controle de rolagem.

§ 5º É opcional a instalação do sistema de controle de estabilidade para os veículos da categoria M3 de utilização exclusivamente urbana, ressalvado o disposto no § 6º.

§ 6º É obrigatória a instalação do sistema de controle de estabilidade para os veículos escolares da categoria M3.

Art. 4º Para comprovação do desempenho dos sistemas obrigatórios de que trata esta Resolução, os resultados de ensaios devem cumprir com os Regulamentos das Nações Unidas ECE R13-H, ECE R13 ou ECE R140, ou com normativa Norte-Americana FMVSS 126, conforme aplicável.

Art. 5º Os fabricantes e importadores de veículos devem informar a presença e características técnicas dos sistemas de controle de estabilidade nos novos pedidos de concessão de marca/modelo/versão e de emissão do Certificado de Adequação a Legislação de Trânsito (CAT), bem como atualizar os processos existentes com essa informação.

Art. 6º Ficam dispensados do cumprimento dos requisitos desta Resolução:

I - veículos de uso exclusivo fora-de-estrada;

II - veículos de uso bélico;

III - veículos de salvamento;

IV - veículos de fabricação artesanal, réplicas e buggy.

V - veículos para aplicações especiais, mediante aprovação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

VI - veículos das categorias M2, M3, N2 e N3, atendendo as definições de veículos fora-de-estrada (categorias G), nos termos da norma NBR 13776 da ABNT;

VII - veículos resultantes de transformações de veículos sujeitos a homologação compulsória, cuja data de fabricação do veículo original objeto de transformação seja anterior à data de exigência dos sistemas de controle de estabilidade previstos nesta Resolução.

VIII - veículos da categoria N2, se classificados como espécie de tração e com Peso Bruto Total (PBT) entre 3,5 t e 7,5 t;

IX - veículos das categorias M2 e M3 articulados;

X - chassis para veículos da categoria M3 fabricados até a data estabelecida no art. 7º;

XI - reboques e semirreboques de uso exclusivo para transporte de cargas indivisíveis;

XII - veículos das categorias M2, M3, N2 e N3 com mais de três eixos, exceto veículos da categoria N3 com quatro eixos, PBT menor que 25 t e diâmetro máximo de roda de até 19,5" (dezenove polegadas e meia); e

XIII - veículos de categoria M, N e O destinados a exportação.

Art. 7º Os requisitos constantes nesta Resolução aplicam-se:

I - aos veículos produzidos ou importados das categorias M1 e N1:

a) a partir de 1º de janeiro de 2020, para os veículos cujos projetos tenham recebido o código de marca/modelo/versão junto ao órgão máximo executivo de trânsito da União a partir de 18 de dezembro de 2015; e

b) para os veículos cujos projetos tenham recebido o código de marca/modelo/versão antes de 18 de dezembro de 2015:

1 - a partir de 1º de janeiro de 2023, para 50% da produção; e

2 - a partir de 1º de janeiro de 2024, para 100% da produção;

II - aos veículos produzidos ou importados das categorias M2, M3, N2, N3, O3 e O4:

a) a partir de 1º de janeiro de 2023, para os veículos cujos projetos tenham recebido o código de marca/modelo/versão a partir de 14 de dezembro de 2016; e

b) a partir de 1º de janeiro de 2025, para os veículos cujos projetos tenham recebido o código de marca/modelo/versão antes de 14 de dezembro de 2016.

§ 1º Para nova versão de uma marca/modelo já existente e para os projetos derivados de um mesmo modelo básico de veículo que já possua código de marca/modelo/versão, considera-se a data de concessão do primeiro código junto ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 2º Considera-se projeto derivado aquele cuja parte dianteira da carroceria, delimitada a partir da coluna "A" em diante, tenha semelhança estrutural e de forma com o veículo do qual o projeto deriva, conforme Anexo.

§ 3º Fica concedido prazo até 1º de janeiro de 2025 para o encarroçamento dos chassis produzidos até 31 de dezembro de 2023, sem o sistema de controle de estabilidade.

§ 4º É facultada a antecipação total ou parcial da adoção dos requisitos constantes nesta Resolução.

Art. 8º O Anexo desta Resolução encontra-se disponível no sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 9º Ficam revogados os arts. 2º e 3º da Resolução CONTRAN nº 799, de 22 de outubro de 2020, e as Resoluções CONTRAN:

I - nº 567, de 16 de dezembro de 2015; e

II - nº 641, de 14 de dezembro de 2016.

Art. 10. Esta Resolução entra em vigor em 1º de abril de 2022.

MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO

Presidente do ConselhoEm exercício

PAULO CÉSAR REZENDE DE CARVALHO ALVIM

Pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações

ARNALDO CORREIA DE MEDEIROS

Pelo Ministério da Saúde

SILVINEI VASQUES

Pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública

PAULINO FRANCO DE CARVALHO NETO

Pelo Ministério das Relações Exteriores

FERNANDO SILVEIRA CAMARGO

Pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.