

Data	Numero	Paragrafo	Titulo	Texto	Cidade	UF	Acatado	Não acatado	Observações
31/08/2024	CP-756501	0	Resolução afrontando toda a capacidade técnica do fabricante e legislação anterior	Como aceitar que um eixo dianteiro seja possível aumentar sua capacidade em quase 20% a mais (1000kg), visto que o limite legal desde o início da publicação do CTB e posteriores resoluções do CONTRAN que permanece em 6000kg, sem qualquer alteração de estrutura ou sistemas de suspensão, freios e pneumáticos para suportar essa carga extra? Dificulta realmente pensar que esta resolução está se atentando para a segurança viária em nosso país.	Feira de Santana	Bahia		X	O fabricante é responsável por homologar seu projeto com base nas disposições legais. Caso o veículo não tenha sido projetado para atender a esse limite de peso por eixo, o seu limite técnico passa a ser o limite legal.
20/09/2024	CP-770629	7	Proposta DAF Caminhões Brasil - Correção do Artigo 6º, parágrafo 3º	Correção do § 3º para: § 3º O limite máximo de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos de que trata o inciso II do caput é de 7 toneladas para o eixo dianteiro dos veículos movidos à propulsão ou combustíveis alternativos, sendo este limite a ser considerado no somatório de peso por eixo ou conjunto destes para compor o PBT/ PBTC da CVC. Para esta resolução, entende-se como propulsão ou combustível alternativo: (a) Veículo híbrido com motor elétrico em conjunto com o motor a combustão; (b) Motor a combustão interna, movido a Hidrogênio; (c) Gás Natural Veicular - GNV; (d) Gás Natural Liquefeito - GNL; (e) Biometano. (f) Energia mecânica de fontes de armazenamento a bordo, incluindo calor residual. Justificativa: Esta proposta tem por objetivo harmonizar o benefício de aumento de peso por eixo isolado de dois pneumáticos no Brasil com a legislação europeia, Diretiva Europeia nº 2015/719, de modo que tal benefício não se restrinja exclusivamente a veículos movidos a Gás Natural Veicular ou biometano, mas também a outras.	... carregando ...	Distrito Federal	X		Acatado parcialmente. Incluída na proposta a sugestão de considerar o acréscimo de uma tonelada no PBT ou PBTC dos veículos de carga. No entanto, o projeto de Resolução visa contemplar tão somente os veículos movidos a GNV ou biometano, cuja expectativa de frota é bastante pequena em relação à frota total de veículos. Considerar outros tipos de veículos demanda estudos mais aprofundados, o que está em andamento por meio do Projeto BEV, supervisionado pela SENATRAN, para avaliar o impacto no pavimento do aumento de peso por eixo para caminhões elétricos. Apenas com a conclusão do estudo é que se poderá avaliar a oportunidade de considerar as demais tecnologias nesse aumento de peso por eixo e de PBT.
20/09/2024	CP-770637	5	Proposta DAF Caminhões Brasil - Inclusão de inciso no Artigo 6º	Inclusão do inciso IX, no Artigo 6º: §§34,IX - Para caminhões tratores com capacidade máxima de tração (CHT) igual ou superior a 57 toneladas e fabricados a partir de 2012, será autorizado até 1 (uma) tonelada adicional aos limites máximos de peso bruto transmitido por cada eixo ou conjuntos de eixos dos incisos II, III, IV, V, VI e VII, ficando limitado a 1 (uma) tonelada o acréscimo no somatório de peso por eixo ou conjunto destes para compor o PBT/ PBTC da CVC, sendo essa 1 tonelada adicional não acumulativa para os casos considerados no § 3º do Art. 6º." Justificativa: Esta proposta tem o objetivo de reforçar o pleito de aumento de 1 tonelada para caminhões tratores movidos a Diesel, já apresentado junto a SENATRAN em outras ocasiões, para reposição da capacidade de carga. Tal proposta decorre do aumento de peso dos veículos visando atendimento de novas regulamentações de emissões, tecnologias e segurança ao longo do tempo, além de viabilizar a adoção de soluções aerodinâmicas que melhoram a eficiência energética dos veículos, impactando positivamente na competitividade do transporte. 	... carregando ...	Distrito Federal	X		Acatado parcialmente. Incluída na proposta a sugestão de considerar o acréscimo de uma tonelada no PBT ou PBTC dos veículos de carga. No entanto, o projeto de Resolução visa contemplar tão somente os veículos movidos a GNV ou biometano, cuja expectativa de frota é bastante pequena em relação à frota total de veículos. Considerar outros tipos de veículos demanda estudos mais aprofundados, o que está em andamento por meio do Projeto BEV, supervisionado pela SENATRAN, para avaliar o impacto no pavimento do aumento de peso por eixo para caminhões elétricos. Apenas com a conclusão do estudo é que se poderá avaliar a oportunidade de considerar as demais tecnologias nesse aumento de peso por eixo e de PBT.
26/09/2024	CP-774278	7	Proposta de alteração do parágrafo 3º do Artigo 6º.	Proposta ANFAVEA: Art. 6º § 3º O limite máximo de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos de que trata o inciso II do caput é de 7 toneladas para o eixo dianteiro dos veículos movidos à propulsão ou combustíveis alternativos, sendo este limite a ser considerado no somatório de peso por eixo ou conjunto destes para compor o PBT/ PBTC da CVC. Para esta resolução, entende-se como propulsão ou combustível alternativo: (a) Veículo híbrido com motor elétrico em conjunto com o motor a combustão; (b) Motor a combustão interna, movido a Hidrogênio; (c) Gás Natural Veicular - GNV; (d) Gás Natural Liquefeito - GNL; (e) biometano. Justificativa ANFAVEA: A ANFAVEA apoia esta iniciativa pois essas tecnologias de propulsão ou combustível alternativo necessitam de equipamentos para armazenagem de combustível/energia e implicam no aumento da tara do veículo, especialmente no carregamento do eixo dianteiro. Desta forma se faz necessária a atualização dos limites legais de peso por eixo para caminhão e caminhão trator, visando uma autonomia satisfatória. 	São Paulo	São Paulo	X		Acatado parcialmente. Incluída na proposta a sugestão de considerar o acréscimo de uma tonelada no PBT ou PBTC dos veículos de carga. No entanto, o projeto de Resolução visa contemplar tão somente os veículos movidos a GNV ou biometano, cuja expectativa de frota é bastante pequena em relação à frota total de veículos. Considerar outros tipos de veículos demanda estudos mais aprofundados, o que está em andamento por meio do Projeto BEV, supervisionado pela SENATRAN, para avaliar o impacto no pavimento do aumento de peso por eixo para caminhões elétricos. Apenas com a conclusão do estudo é que se poderá avaliar a oportunidade de considerar as demais tecnologias nesse aumento de peso por eixo e de PBT.
27/09/2024	CP-774606	7	Contribuição ABiogás	A Associação Brasileira do Biogás (ABiogás) apoia integralmente a proposta de aumento do limite de peso no eixo dianteiro, visto que os veículos pesados movidos a gás, originalmente, possuem maior peso (tara) do que seus equivalentes a diesel devido ao peso agregado inerentes aos cilindros de armazenamento de gás combustível para sua propulsão. O aumento do peso proposto possibilitará ampliar tanto as variações de veículos a gás a serem ofertados para o transporte de carga, como o leque de aplicações, conectando sempre ao aumento na autonomia dos veículos.	Barueri	São Paulo	X		Não há uma proposta, mas uma manifestação de apoio à proposta.

27/09/2024	CP-774846	7	Proposta Scania Latin America Ltda - Inclusão de um inciso ou novo parágrafo prevendo o incremento de peso no PBT e PBTC.	Sugere-se o acréscimo de um inciso ou novo parágrafo prevendo que os valores de Peso Bruto Total - PBT e Peso Bruto Total Combinado - PBTC, que tratam os incisos do Art.6º, considerem o limite máximo de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos de 7t no somatório de pesos por eixo ou conjunto desses para veículos movidos a Gás Natural Veicular e/ou Biometano.

 Justificativa:
Considerando que os veículos pesados movidos a gás natural veicular possuem maior tara quando comparado com os veículos tradicionais diesel presentes no mercado, sendo esse o motivo da necessidade do aumento do limite do peso máximo no eixo dianteiro, entende-se como necessário que esse peso adicional seja também considerado no valor do Peso Bruto Total - PBT e Peso Bruto Total Combinado - PBTC para que não haja diminuição no peso da carga transportada (payload) quando comparado com veículos movidos a diesel, por exemplo, evitando assim desvantagem no uso da tecnológica de propulsão a gás nos veículos pesados.
	São Paulo	São Paulo	X	Incluída na proposta a sugestão de considerar o acréscimo de uma tonelada no PBT ou PBTC dos veículos de carga.
27/09/2024	CP-774868	3	Proposta Scania Latin America Ltda. - alteração de texto do artigo	Sugere-se uma pequena alteração no texto do artigo conforme segue:

 Art. 1º Esta Resolução altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitam por vias terrestres, e dá outras providências, para dispor sobre o limite de peso bruto por eixo isolado dianteiro de veículos movidos à Gás Natural Veicular e/ou biometano.

 Justificativa:
A inclusão da expressão &#34;e/ou&#34; quanto aos tipos de combustíveis mencionados na proposta visa apenas esclarecer que os veículos que operam tanto com Gás Natural Veicular (GNV) como com biometano, em qualquer proporção desses, estejam contemplados, e não somente aqueles que operam com Gás Natural Veicular (GNV) ou biometano.	São Paulo	São Paulo	X	Incluída na minuta de Resolução
27/09/2024	CP-774870	7	Proposta Scania Latin America Ltda. - alteração de texto do artigo	Sugere-se uma pequena alteração no texto do artigo conforme segue:

 § 3º O limite máximo de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos de que trata o inciso II do caput é de 7 toneladas para o eixo dianteiro dos veículos movidos à Gás Natural Veicular e/ou biometano.

 Justificativa:
A inclusão da expressão &#34;e/ou&#34; quanto aos tipos de combustíveis mencionados na proposta visa apenas esclarecer que os veículos que operam tanto com Gás Natural Veicular (GNV) como com biometano, em qualquer proporção desses, estejam contemplados, e não somente aqueles que operam com Gás Natural Veicular (GNV) ou biometano.
	São Paulo	São Paulo	X	Incluída na minuta de Resolução