



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

NOTA TÉCNICA Nº 62/2024/CGSV-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 12 de novembro de 2024.

PROCESSO Nº 50000.019892/2023-95

INTERESSADO: EDUARDO SILVA CABRAL

1. ASSUNTO

1.1. Proposta de Resolução que altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem 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.

2. LEGISLAÇÃO E DOCUMENTOS COMPLEMENTARES

- 2.1. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- 2.2. Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021;
- 2.3. ANÁLISE CONTRIBUIÇÕES CONSULTA PÚBLICA (9059076).

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. Trata esta Nota Técnica sobre a proposta de Resolução que altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem 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.

3.2. A proposta se baseia no pedido apresentado pelo setor produtivo para que considere a possibilidade de aumento do peso bruto para o eixo dianteiro de caminhões movidos a Gás Natural Veicular (GNV) ou biometano, visando a instalação de uma maior quantidade de cilindros capazes de conferir maior autonomia a esses veículos.

3.3. O tema foi avaliado inicialmente pela Coordenação-Geral de Segurança Viária (CGSV) do Departamento de Segurança no Trânsito da SENATRAN que propôs Minuta de Resolução submetida ao processo de participação e controle social por meio de Consulta Pública. A presente Nota Técnica, portanto, aponta as alterações realizadas na minuta de Resolução após as sugestões apresentadas pela sociedade.

4. ANÁLISE DO PROCESSO

4.1. A Scania Latin America Ltda. protocolou junto à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), por meio do processo nº 50000.019892/2023-95, o documento SEI 7316777 pelo qual solicita a revisão da Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, a fim de que se considere a possibilidade de aumento do peso bruto para o eixo dianteiro de caminhões movidos a Gás Natural Veicular (GNV) ou biometano, visando a instalação de uma maior quantidade de cilindros capazes de conferir maior autonomia a esses veículos.

4.2. A proposta é a de estabelecer um novo limite de peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos, passando das atuais 6,0 toneladas para, minimamente, 6,7 toneladas, podendo chegar a 7,0 toneladas para alinhar com o limite estabelecido para os ônibus rodoviários.

4.3. A empresa justifica que, em virtude das características inerentes a esse tipo de combustível, seu armazenamento exige recipientes de grandes volumes e, conseqüentemente, maior peso agregado

quando comparado com um veículo equivalente a Diesel. Nesse contexto, a fim de viabilizar e motivar o aumento da frota de caminhões pesados movidos a GNV e biometano no mercado brasileiro, consolidando-os na matriz energética brasileira, se faz necessária uma revisão na regulação veicular de pesos de modo a possibilitar a incorporação de produtos com uma maior quantidade de tanques para conferir maior autonomia aos veículos e torná-los competitivos em operações semelhantes em que se utiliza veículos movidos a Diesel. Entretanto, o aumento no número de tanques gera um aumento no peso próprio do veículo, sobrecarregando efetivamente o eixo dianteiro com uma carga superior àquela atualmente admitida na legislação de trânsito vigente.

4.4. Além disso, expõe que as projeções de produção e comercialização de veículos de carga com essa tecnologia são baixas, o que seria um atenuante do impacto de aumento de cerca de 12% do limite atual de peso para o eixo dianteiro dos veículos de carga. Isso porque o aumento de peso por eixo implica em impacto direto à infraestrutura viária, com consequências na vida útil do pavimento e das obras de artes especiais. Porém o baixo volume de veículos em comparação com a frota não traria maiores consequências, segundo a montadora.

4.5. Por fim, a empresa menciona, ainda, que desde 2014 há precedente para o caso, desde que o limite de peso no eixo dianteiro dos ônibus rodoviários passou para 7 toneladas.

4.6. Diante da questão, a Coordenação-Geral de Segurança Viária (CGSV) da SENATRAN elaborou Análise de Impacto Regulatório (AIR) apresentada no doc. SEI 9034261, indicando como necessária a alteração da norma infralegal para solução do problema regulatório em voga, que é o de trazer elementos claros para abarcar as tecnologias alternativas de propulsão no modal de transporte rodoviário, de modo a permitir, em casos excepcionais, a circulação dos referidos veículos com limite máximo de peso bruto para o eixo dianteiro superior ao regulamentado atualmente.

4.7. Nesse sentido, foi proposta minuta de Resolução (SEI 8754170) com sugestão de alteração da Resolução CONTRAN nº 882, de 2021, encaminhada ao Departamento de Regulação, Fiscalização e Gestão (DRFG) da SENATRAN (SEI 8769136) para avaliação e submissão ao processo de consulta pública.

4.8. Além disso, uma vez que a preocupação principal diz respeito ao impacto de eventual aumento do peso por eixo para esses veículos sobre a infraestrutura viária, foi encaminhado o OFÍCIO Nº 636/2024/GAB-SENATRAN/SENATRAN (SEI 8745479) à Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários (SNTR) do Ministério dos Transportes, a quem tem a condição técnica de avaliar a questão. Em resposta, a SNTR encaminhou o OFÍCIO Nº 1882/2024/SNTR (SEI 8923926) e a Nota Informativa nº 51/2024/CGTRC/DOUT-SNTR/SNTR, de 08 de outubro de 2024 (SEI nº 8920294), destacando que a proposta de aumento do peso no eixo dianteiro para caminhões movidos a GNV ou biometano de 6 para até 7 toneladas apresenta um potencial significativo e importante de benefícios ambientais, especialmente no toante a redução de emissões e melhorias na eficiência energética. Desta forma, se manifesta favoravelmente à realização e continuidade dos testes, considerando o número reduzido de caminhões movidos a GNV ou biometano previstos para os próximos anos, conforme informações apresentadas pela empresa requerente.

4.9. Do processo de consulta pública, que atendeu a disposição legal prevista no § 1º do art. 12 da Lei 9.504, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), foram recebidas na plataforma do governo federal Participe Mais Brasil (8773832), 8 contribuições, sendo que 7 foram acatadas pela área técnica da SENATRAN.

4.10. Nesse sentido, apresenta-se no doc. SEI 8945458 a Minuta de Resolução final, em que foram feitos os seguintes ajustes em relação ao texto inicial:

I - Melhoria da redação da ementa e do art. 1º da minuta de Resolução, para incorporar a conjunção "e" nos tipos de combustíveis de que trata a norma, dado a possibilidade aventada na consulta pública de que os veículos podem circular com qualquer proporção desses combustíveis, não apenas um ou outro; e

II - Inclusão de um § 4º para dispor que o acréscimo de 1 tonelada previsto na norma para o eixo dianteiro se reflete em um aumento de igual montante no Peso Bruto Total do veículo ou no Peso Bruto Total Combinado de Combinações Veiculares de Carga (CVC) que sejam tracionadas por esse tipo de veículo.

5. CONCLUSÃO

5.1. Do exposto, tendo sido analisadas as contribuições recebidas em consulta pública, sugere-se o encaminhamento da Minuta de Resolução (SEI nº 8945458) para a Coordenação-Geral de Regulação (CGREG) do Departamento de Regulação, Fiscalização e Gestão (DRFG) da SENATRAN para análise e providências.

Atenciosamente,

DANIEL MARIZ TAVARES
Coordenador-Geral de Segurança Viária

De acordo, encaminhe-se ao DRFG para providências.

MARIA ALICE NASCIMENTO SOUZA
Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária**, em 12/11/2024, às 17:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Maria Alice Nascimento Souza, Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito**, em 12/11/2024, às 20:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9059415** e o código CRC **32C8769A**.



Referência: Processo nº 50000.019892/2023-95



SEI nº 9059415

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br