



## MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

### RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 20 de dezembro de 2023.

#### 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se da **Análise de Impacto Regulatório (AIR)** da proposta de regulamentação que tem por objetivo referendar a Deliberação CONTRAN nº 270, de 5 de dezembro de 2023, 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, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências.

1.2. Salienta-se que a edição da citada Deliberação originou-se de pedido encaminhado pela Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRANCEC). Em 21 de junho de 2022, a FETRANCEC e o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas da Região de Chapecó (SITRAN) participaram de reunião com representantes da SENATRAN na qual apresentaram proposta de alteração do comprimento de veículos com uma articulação, que passariam de 18,60 m para 19,30 m, conforme apresentação juntada aos autos (SUPER 5753859), que contempla as justificativas a seguir:

- i. há falta de motoristas para o transporte de cargas;
- ii. que haverá o ganho de capacidade de carga e redução de 7,4% na quantidade de veículos nas rodovias;
- iii. que não haverá impactos para a estrutura viária, vez que o aumento de comprimento não está relacionado ao peso da carga;
- iv. redução da emissão de CO<sup>2</sup> no meio ambiente;
- v. não há impacto para a segurança dos demais usuários da rodovia em ultrapassagens se comparado a outros tipos de veículos, com configurações superiores que chegam até 30m;
- vi. adequação à necessidade dos embarcadores;
- vii. viabilidade para o transporte frigorífico;
- viii. aumento de 7,14% de volume de carga;
- ix. capacidade de 28 para 30 pallets; e
- x. de 93,11m<sup>3</sup> para 99,54m<sup>3</sup> de capacidade.

1.3. Após análise da proposta, a Coordenação-Geral de Segurança Viária da SENATRAN (CGSV) encaminhou, em 24/06/2022, mensagem eletrônica à FETRANCEC (SUPER 5771209) informando a necessidade de serem apresentadas as seguintes informações:

Em atenção a reunião realizada no dia 21/06/2022, na sede da SENATRAN, informamos que para avaliação da proposta apresentada para alteração do comprimento das combinações dos veículos de carga de 18,60 m para 19,30 m, faz-se necessário atender o disposto no art. 28 da Resolução Contran nº 882, de 2021.

Art. 28. Em atendimento às inovações tecnológicas, a utilização e circulação de novas composições, respeitados os limites de peso por eixo, somente serão autorizadas após a comprovação de seu desempenho, mediante testes de campo incluindo manobrabilidade, capacidade de frenagem, distribuição de carga e estabilidade, além do cumprimento do disposto na presente Resolução.

§ 1º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União publicar Portaria com as composições homologadas, especificando seus limites de pesos e dimensões.

§ 2º O uso regular de novas composições somente poderá ser efetivado após sua homologação e publicação em Portaria do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Ainda, é importante para o caso concreto, informações se o posicionamento dos eixos traseiros do semirreboques mo que podem alterar a área de giro aumentando ou reduzindo a varredura.

Já no teste de manobrabilidade é importante constar informações quanto ao raio de curva.

Por fim, informo que autuamos o processo nº 50000.020656/2022-31 na SENATRAN para tratar do tema, desta forma, no envio de documentação complementar solicitamos fazer referência a este processo.

1.4. Em 20 de setembro de 2022, a FETRANCESC protocolou o OF/FETRANCESC/Nº 53 FTSC/2022 (SUPER 6303358), por meio do qual reiterou a solicitação de alteração do art. 4º, III, "e" da Resolução nº 882, de 2021, que passaria a ter a seguinte redação:

"Art. 4º As dimensões regulamentares para veículos, com ou sem carga, que não necessitam de AET ou AE, são as seguintes:

.....

III - comprimento total:

.....

e) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque: máximo de 19,30m;"

1.5. Para tanto, argumentou que *o aumento de apenas 70 cm, passando de 18,6 m para 19,3 m, no comprimento total desses conjuntos do tipo caminhão-trator com semirreboque viabilizaria o transporte de uma fila adicional de paletes, representando ganho direto de 7% no custo do transporte rodoviário, melhorando a produtividade.*

1.6. Além disso, anexou aos autos Relatório Técnico (SUPER 6303400) com as características e justificativas que suportariam o pleito.

1.7. O citado Relatório Técnico foi elaborado pela TRS Engenharia e considerou o modelo proposto pelo interessado. Não obstante, destacou-se que, uma vez aprovado o aumento, *"as demais configurações do tipo caminhão-trator+semirreboque estarão automaticamente autorizadas a circular com esse novo comprimento máximo. Desse modo, este estudo considerará o modelo proposto pelo interessado, mas também outros modelos que possam ser fabricados com esse comprimento e tenham as características de segurança mais críticas para circulação em vias públicas nesse comprimento total de 19,3 metros."*

1.8. Sobre a redução do custo do transporte, o Relatório destaca:

Em função da maior capacidade volumétrica, pode-se calcular a redução no custo logístico no transporte das mercadorias. Segundo o interessado, com o aumento na dimensão de 18,60 m para 19,30 m tem-se um ganho de produtividade de 7%, acumulado com a redução de veículos da mesma categoria em circulação, ou seja, a cada 1.000 viagens com carreta de 28 pallets, usando carretas de 30 pallets seriam necessárias apenas de 934. Portanto seriam 66 caminhões a menos para realizar o mesmo serviço, diminuindo o consumo de diesel, emissão de poluentes gerando economia financeira e diminuindo a poluição do meio ambiente.

1.9. Ao final, o mencionado Relatório concluiu que não há restrição técnica, sobre o ponto de vista de segurança, do modelo proposto, conforme segue:

#### VII. CONCLUSÕES

- Considerando-se que a utilização de conjunto com comprimento total de 19,3 metros proporcionará uma redução significativa nos custos de transporte para o país especialmente para as cargas de volume, conforme informado pelo interessado;

- Considerando-se a necessidade de reduzir os custos do transporte rodoviário de modo a melhorar a competitividade dos produtos brasileiros;

- Considerando-se que os limites de Peso Bruto Total Combinado e Peso por Eixo não são modificados, e estão de acordo com a Legislação vigente, não havendo, impacto na vida útil dos pavimentos e das Obras de Artes Especiais (pontes, viadutos etc);

- Considerando-se que os resultados levantados comprovam que não há alteração significativa na questão de Intervalo para travessia de rodovias e Intervalo para ultrapassagem para o novo conjunto proposto, quando comparado com os conjuntos autorizados atualmente;

- Considerando-se que as medidas de largura, balanço dianteiro e balanço traseiro máximo permitido não foram excedidas, e estão, portanto, de acordo com a legislação vigente;

- Considerando-se que não há comprometimento dos aspectos de segurança para o trânsito das configurações apropriadas ao transporte do conjunto com 19,3 metros;

- Considerando-se a Legislação de Trânsito em vigor no Brasil e que para a circulação do conjunto com comprimento de 19,3 metros será necessário reformar a Resolução CONTRAN 882/2021.

CONCLUI-SE que não há restrição técnica sobre o ponto de vista de segurança do modelo proposto, considerando os conjuntos já autorizadas para circulação em vias públicas.

Desse modo, sugere-se que a Resolução CONTRAN 882/2021, seja modificada no seu Artigo 4º, de modo a viabilizar a circulação de conjuntos do tipo caminhão-trator e semirreboque com 19,3 metros de comprimento total, passando a vigorar com o seguinte texto:

"Art. 4º As dimensões regulamentares para veículos, com ou sem carga, que não necessitam de AET ou AE, são as seguintes:

.....  
III - comprimento total:

.....  
e) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque: máximo de 19,30m;"

1.10. Em 3 de novembro de 2022, a CGSV elaborou as mensagens eletrônicas SUPER 6460627 e 6460655, informando a FETRANCESC sobre a existência de dúvidas quanto ao Relatório Técnico apresentado e solicitou esclarecimentos adicionais. Além disso, informou que também iria solicitar informações ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

1.11. Por meio do OFÍCIO Nº 201/2022/CGSV-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN (SUPER 6465783), de 16 de novembro de 2022, a SENATRAN solicitou manifestação ao DNIT sobre o Relatório Técnico enviado pela FETRANCESC, bem como sobre a proposta de alteração normativa apresentada.

1.12. Em resposta, o Engenheiro responsável pelo Relatório Técnico (SUPER 6303400) encaminhou mensagem eletrônica (SUPER 6715632), em 8 de novembro de 2022, por meio da qual enviou Relatório Complementar (SUPER 6715634), atendendo ao solicitado pela CGSV.

1.13. Salienta-se que o novo Relatório concluiu pela segurança do modelo proposto, nos termos a seguir:

#### IV. CONCLUSÕES

- Considerando-se que os resultados levantados comprovam que é possível manter os valores de Arraste e Largura de Varredura durante manobras para o novo conjunto proposto, quando comparado com os conjuntos autorizados atualmente, desde que mantido o mesmo "entre-eixo" do semirreboque proposto;

CONCLUI-SE que não há restrição técnica sobre o ponto de vista de segurança do modelo proposto, considerando os conjuntos já autorizados para circulação em vias públicas.

Desse modo, sugere-se que a Resolução CONTRAN 882/2021, seja modificada no seu Artigo 4º, de modo a viabilizar a circulação de conjuntos do tipo caminhão-trator e semirreboque com 19,3 metros de comprimento total, adicionando a exigência de manter a condição de arraste e varredura comparado com o modelo anterior limitado ao comprimento de 18,6 metros.

1.14. Na sequência, foi anexado aos autos "Estudo de viabilidade técnica de alteração da RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 882, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021", elaborado por NEXT Implementos (SUPER 7591467). Referido estudo atesta a viabilidade de modificação do comprimento total do conjunto caminhão trator + semirreboque de 18,6m para 20,2m.

1.15. A matéria foi distribuída para análise pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares, Ambientais e Transporte Rodoviário (CTVAT) do CONTRAN. Conforme Súmula da 10ª Reunião Ordinária da CTVAT, realizada nos dias 23 e 24 de outubro de 2023 (SUPER 7719133), item 4.1., *a Nota Técnica nº 0038/2022-2024/CTVAT/CONTRAN foi aprovada por unanimidade, com aprovação do aumento do comprimento da CVC formada por caminhão-trator e semirreboque de 18,60 m para 19,30 m.*

1.16. A CTVAT acrescenta o pleito da GNL BRASIL LOGÍSTICA S/A para aumento do comprimento máximo dos conjuntos de veículos de carga para transporte de GNL (gás natural liquefeito), de 18,6 m para 19,3 m. Relata que a citada empresa apresentou relatório técnico elaborado pela TRS Engenharia. Ressalta que não haveria impacto para a segurança do trânsito, bem como para a vida útil do pavimento e das Obras de Artes viárias. Destaca que o estudo elaborado pela TRS Engenharia concluiu que não há restrição sobre o ponto de vista de segurança do modelo proposto no transporte de GNL com comprimento de 19,30 metros.

1.17. No item 4.1.6, a Nota Técnica nº 0038/2022-2024/CTVAT/CONTRAN destaca a crescente demanda por logística sustentável, especialmente de grandes empresa que têm metas de descarbonização. Com isso, o biometano e o gás natural começaram a ganhar espaço no Brasil. Ressalta que esses dois setores estão unindo forças para concorrer com a eletrificação na substituição do biodiesel nas frotas pesadas. Narra que, *segundo dados apresentados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), somente em janeiro a fevereiro de 2023, as vendas de caminhões a gás e elétricos cresceram 157,1% (Fonte: Agência de Notícias EPBR). A montadora Scania foi pioneira na introdução de caminhões movidos a gás natural veicular (GNV) ou liquefeito (GNL) e/ou biometano e já vendeu centenas de modelos desde 2019.*

1.18. Convém ressaltar que o item 4.2.2 da manifestação da CTVAT expõe que, *uma vez aprovada a proposta de aumentar o comprimento atual, todas as demais configurações do tipo caminhão-trator + semirreboque serão automaticamente autorizadas a circular nesse novo comprimento máximo.*

1.19. Feitas essas considerações, cumpre registrar que a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências. O art. 4º da aludida norma dispõe sobre as dimensões regulamentares para veículos que não necessitam de AET ou AE:

Art. 4º As dimensões regulamentares para veículos, com ou sem carga, que não necessitam de AET ou AE, são as seguintes:

I - largura máxima: 2,60 m; e

II - altura máxima: 4,40 m;

III - comprimento total:

a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 m;

b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 m;

c) veículos não-articulados de característica rodoviária para o transporte coletivo de passageiros, na configuração de chassi 8X2: máximo de 15 m;

d) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 19,80 m;

e) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque: máximo de 18,60m;

f) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80 m; e

g) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 m.

1.20. Verifica-se que a alínea "e" do inciso III do art. 4º previa o comprimento máximo de 18,60 metros para veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque.

1.21. Nesse contexto, foi editada a Deliberação CONTRAN nº 270, de 5 de dezembro de 2023, para permitir a circulação de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com comprimento total de 19,30 metros.

1.22. Insta destacar que o § 3º do art. 12 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reza que as Deliberações são atos normativos editados pelo Presidente do CONTRAN, **ad referendum** do Conselho, em casos de urgência e relevante interesse público.

1.23. No caso em exame, a urgência e o relevante interesse público foram demonstrados por meio da NOTA TÉCNICA Nº 1323/2023/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SUPER 7776284), em que a Coordenação-Geral de Regulação da SENATRAN assim justificou:

No caso em exame, a urgência e o relevante interesse público podem ser justificados pela grave crise econômica que enfrenta o setor de transporte de cargas no país. Como noticiado pela FETRANCEC, faltam motoristas habilitados para realizar o transporte de cargas. Destaca-se, ainda, o elevado valor dos combustíveis.

Conforme exposto nos autos, o aumento no comprimento da CVC para 19,30 metros geraria a redução de 7,4% na quantidade de veículos nas rodovias e o aumento de 7,14% de volume de carga, o que representaria o transporte de uma fila adicional de paletes (de 28 para 30 paletes), representando ganho direto de 7% no custo do transporte rodoviário, melhorando a produtividade.

Ademais, haveria, segundo a FETRANCEC, redução no consumo de diesel e na emissão de CO<sup>2</sup> no meio ambiente, gerando economia financeira e diminuindo a poluição ambiental.

Sobre a redução do custo do transporte, o Relatório Técnico (SUPER 6303400) elaborado pela TRS Engenharia destaca:

Em função da maior capacidade volumétrica, pode-se calcular a redução no custo logístico no transporte das mercadorias. Segundo o interessado, com o aumento na dimensão de 18,60 m para 19,30 m tem-se um ganho de produtividade de 7%, acumulado com a redução de veículos da mesma categoria em circulação, ou seja, a cada 1.000 viagens com carreta de 28 pallets, usando carretas de 30 pallets seriam necessárias apenas de 934. Portanto seriam 66 caminhões a menos para realizar o mesmo serviço, diminuindo o consumo de diesel, emissão de poluentes gerando economia financeira e diminuindo a poluição do meio ambiente.

Verifica-se, portanto, que a proposta apresentada proporcionará significativa redução nos custos do transporte rodoviário para o país, o que demonstra a urgência e o relevante interesse público para sua adoção.

Frisa-se que a proposta não acarreta prejuízos para a segurança viária, consoante atestado no Relatório Técnico produzido pela TRS Engenharia e pela CTVAT.

1.25. Dito isso, consigna-se que o inciso I do § 4º do art. 12 do CTB determina que a deliberação perderá sua eficácia no prazo de cento e vinte dias, caso não seja aprovada pelo Plenário do CONTRAN:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

.....

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Plenário, para fins do disposto no inciso I do caput deste artigo.

§ 4º A deliberação de que trata o § 3º deste artigo:

I - na hipótese de não ser aprovada pelo Plenário do Contran no prazo de 120 (cento e vinte) dias, perderá sua eficácia, com manutenção dos efeitos dela decorrentes; e

II - não está sujeita ao disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada sua reedição.

.....

1.27. Nesse sentido, faz-se necessário referendar a Deliberação CONTRAN nº 270, de 2023.

## **2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO**

2.1. Conforme acima exposto, no dia 5 de dezembro de 2023, foi editada a Deliberação CONTRAN nº 270, que alterou a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, para permitir a circulação de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque, com comprimento total de 19,30 metros.

2.2. Todavia, o inciso I do § 4º do art. 12 do CTB determina que a deliberação perderá sua eficácia no prazo de cento e vinte dias, caso não seja aprovada pelo Plenário do CONTRAN. Destarte, a Deliberação nº 270, de 2023, deve ser referendada pelo CONTRAN.

2.3. Trata-se, portanto, do problema regulatório a ser solucionado.

## **3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO**

3.1. Consoante já relatado, a proposta de alteração do comprimento de veículos com uma articulação foi apresentada pela Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRANCESC) e pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas da Região de Chapecó (SITRAN).

3.2. Assim, o problema regulatório identificado afetaria as empresas de transporte de cargas.

3.3. Ademais, foi apresentado pela CTVAT pedido da GNL BRASIL LOGÍSTICA S/A para aumento do comprimento máximo dos conjuntos de veículos de carga para transporte de GNL (gás natural liquefeito), de 18,6 m para 19,3 m.

3.4. Dessa feita, o problema regulatório também afetaria as empresas que realizam o transporte de GNL.

## **4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

4.1. A fundamentação legal que ampara a ação do CONTRAN está prevista no inciso I do art. 12 e nos arts. 99 e 101 do CTB:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

4.2. Ademais, destaca-se o disposto no inciso I do § 4º do art. 12 do CTB que determina que a deliberação perderá sua eficácia no prazo de cento e vinte dias, caso não seja aprovada pelo Plenário do CONTRAN.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

.....

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Plenário, para fins do disposto no inciso I do caput deste artigo.

§ 4º A deliberação de que trata o § 3º deste artigo:

I - na hipótese de não ser aprovada pelo Plenário do Contran no prazo de 120 (cento e vinte) dias, perderá sua eficácia, com manutenção dos efeitos dela decorrentes; e

II - não está sujeita ao disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada sua reedição.

.....

4.3. Em face do exposto, resta demonstrada a competência do CONTRAN para edição de Resolução com o fim específico de referendar a Deliberação CONTRAN nº 270, de 2023, que altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 2021, de forma a permitir a circulação de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-tractor e semirreboque com comprimento total de 19,30 metros.

## **5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS**

5.1. O objetivo pretendido com a regulamentação em análise é solucionar o problema apontado, no sentido de permitir a interiorização do gás natural e contribuindo para a descarbonização da matriz energética brasileira.

## **6. CONCLUSÃO**

6.1. Em face do exposto, entende-se que a solução regulatória consistente em referendar a Deliberação CONTRAN nº 270, de 2023, que altera a Resolução CONTRAN nº 882, de 2021, de forma a permitir a circulação de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-tractor e semirreboque com comprimento total de 19,30 metros. A Dispensa de análise de impacto Regulatório é uma medida necessária no caso em questão, uma vez que se trata de um ato normativo considerado de baixo impacto e é um ato normativo que reduz exigências, obrigações, restrições ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios, conforme dispõe o artigo 4º, inciso III e VII do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

6.4. É importante informar que o aumento do comprimento para 19,30 metros constitui uma extensão do regulamento, o que não resultará em impacto no mercado, levando a uma redução das exigências.

6.6. Nesse prisma, propõe-se a edição da presente minuta de Resolução.

6.8. Dessa feita, analisadas as alternativas disponíveis, conclui-se a presente Dispensa de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

THALYA VITÓRIA REZENDE NEVES

**BASÍLIO MILITANI NETO**  
Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão



Documento assinado eletronicamente por **Thalya Vitória Rezende Neves, Coordenadora-Geral de Regulação**, em 25/03/2024, às 19:12, 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 **Basilio Militani Neto, Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 25/03/2024, às 19:42, 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](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 **7885346** e o código CRC **A462B80C**.



Referência: Processo nº 50000.020656/2022-31



SEI nº 7885346

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