



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO  
DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO  
COORDENAÇÃO-GERAL DE REGULAÇÃO

## RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 11 de junho de 2024.

**Processo nº 50000.009880/2024-33**

**Assunto:** Avaliação de conveniência e oportunidade para iniciar tratamento de problema regulatório e avaliação da possibilidade de dispensa de AIR (art. 5º, Decreto 10.411/2020)

Aprovar a Deliberação CONTRAN nº 273, de 9 de abril de 2024, que delega competência de que trata o § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

No dia 1º de junho de 2024, entrou em vigor o Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024, que estabelece normas para elaboração, redação, alteração e consolidação de atos normativos. As disposições deste Decreto aplicam-se aos atos normativos de competência do Presidente da República e de autoridades hierarquicamente inferiores, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional (art. 2º). Nesse sentido, na edição de atos normativos da Secretaria Nacional de Trânsito, serão consideradas as diretrizes do Anexo do mencionado Decreto.

### 1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Trata-se da **Análise de Impacto Regulatório (AIR)** da proposta de regulamentação que tem por objetivo aprovar a Deliberação CONTRAN nº 273, de 9 de abril de 2024, que delega competência de que trata o § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

No dia 9 de abril de 2024, o presidente do CONTRAN fez publicar a Deliberação nº 273, com o objetivo de delegar a competência de que trata o § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ao órgão máximo executivo de trânsito da União (SENATRAM).

O parágrafo 3º do art. 103 foi inserido no CTB pela Lei nº 14.599/2023 e prescreve:

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

[...]

**§ 3º O Contran poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023). (g.n)**

Referido dispositivo deve ser analisado em cotejo com o § 2º do art. 80 do CTB, que assim determina:

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

[...]

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos neste Código. (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

Da leitura das normas, denota-se que o CTB permite que o CONTRAN autorize, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput do art. 103. De igual modo, o CTB permite que a SENATRAN autorize, também em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos naquele Código.

A despeito de o CTB ter atribuído ao CONTRAN, a competência para autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos não previstas no *caput* do art. 103 do CTB, usualmente, o CONTRAN, por meio de Resolução, atribui ao órgão máximo executivo de trânsito da União (SENATRAN) a competência para disciplinar questões atinentes aos projetos e programas relacionados ao trânsito e segurança veicular.

O “Projeto Faixa Azul” é um exemplo de outorga do CONTRAN à SENATRAN, que ficou encarregada de desenvolver os estudos necessários e autorizar a implantação experimental de sinalização de trânsito voltada para a circulação de motocicletas (processo administrativo nº 50000.037113/2021-71); bem como a implantação experimental de contadores regressivos de tempo em semáforos com foco em pedestres (processo administrativo nº 50000.017227/2023-67).

E isso é possível porque o CTB, em seu art. 19, previu como competência da SENATRAN:

Art. 19. ....

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

[...]

V - **supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;**

[...]

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação; e

[...]

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN. (g.n)

Salienta-se que o disposto no inciso V do art. 19 (supervisão e implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros) abrange os projetos experimentais de segurança veicular, que estão no escopo da engenharia de trânsito.

Outrossim, a delegação para à SENATRAN, fomenta a colaboração e contribuição dos diversos setores envolvidos nestes projetos experimentais; bem como a coesão entre as áreas de segurança veicular, sinalização e educação de trânsito, possibilitando a criação de regulamentos mais integralizados do ponto de vista da metodologia aplicada e do alcance pretendido com a edição da norma.

Além disso, tal medida confere maior celeridade na análise das propostas de projetos experimentais, conforme manifestação da Câmara Temática de Assuntos Veiculares (CTAV), órgão técnico vinculado ao CONTRAN, responsável pelos análise e estudo das propostas cuja temática envolve à segurança veicular, consignada na NOTA TÉCNICA Nº 322/2024/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN (SEI nº 8231420), que justificou a edição da Deliberação CONTRAN nº 273/2024.

No que tange à escolha pela Deliberação, o §3º do art. 12 do CTB, estabelece que as deliberações são atos normativos editados pelo Presidente do CONTRAN, ad referendum do Conselho, **em casos de urgência e relevante interesse público**. No caso em exame, a urgência e o relevante interesse público foram demonstrados na NOTA TÉCNICA Nº 322/2024/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN, notadamente no trecho abaixo transcrito:

(...)

3.3. No caso em exame, a **urgência** e o relevante interesse público se devem ao fato de que há, no âmbito desta Secretaria, um estudo relacionado ao desenvolvimento para estabelecer parâmetros específicos de peso por eixo para caminhões e caminhões tratores que utilizem tração exclusivamente elétrica, processo administrativo nº: 50000.041975/2022-80. O

prosseguimento do estudo depende da autorização em caráter experimental. Em virtude dos veículos já estarem disponíveis e aptos para a continuidade dos testes, o tratamento em rito ordinário do CONTRAN ocasionaria atrasos substanciais, com severos prejuízos ao cronograma esperado.

3.4. O relevante interesse público é demonstrado quando consideramos a crescente necessidade e urgência da adoção de veículos elétricos para enfrentar os desafios relacionados à poluição ambiental e à dependência de combustíveis fósseis. A transição para veículos elétricos é uma medida que tem ganhado destaque globalmente, devido aos benefícios ambientais e à redução das emissões de gases de efeito estufa.

No que se refere ao estudo supramencionado, fora celebrado o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) nº 02/2022, entre a SENATRAN e o Instituto Nacional de Projetos para o Trânsito e Segurança (INPROTRAN), com a finalidade de estabelecer parâmetro específico de peso por eixo para caminhões e caminhões-tratores que utilizem tração exclusivamente elétrica.

O INPROTRAN apresentou à SENATRAN material contendo "Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental" (EVTEA) destinado à circulação de caminhões elétricos para o transporte de carga" (SEI nº 7031534), **cabendo a esta Secretaria, em atenção ao disposto no art. 19, XXIX do CTB, adotar as providências necessárias à expedição de Autorização para circulação**, em caráter experimental e por período prefixado, das combinações de veículos de carga (CVC) dotados de caminhões-tratores elétricos, objeto da fase 1 do Projeto de Pesquisa sobre Caminhões Elétricos para Transporte Rodoviário de Carga (Projeto BEV) supervisionado pela SENATRAN.

As razões para se estabelecer um novo parâmetro, se sustentam no fato de que as baterias elétricas instaladas nos caminhões elétricos, acarretam o aumento do peso do veículo e a redistribuição do peso por eixo, não atendendo aos limites de peso estabelecidos na legislação em vigor (Resolução nº 882/2021).

Nesse contexto, tendo em vista a Deliberação CONTRAN nº 273, de 2024, no dia 3 de maio de 2024, a SENATRAN publicou a Portaria nº 433, de 2 de maio de 2024, autorizando a circulação, em caráter experimental e por período prefixado, das combinações de veículos de carga (CVC) dotados de caminhões-tratores elétricos objetos da Fase 1 do Projeto de Pesquisa sobre Caminhões Elétricos para Transporte Rodoviário de Carga (Projeto BEV) coordenado pelo Instituto Nacional de Projetos para Trânsito e Segurança (INPROTRAN), com apoio da Volvo do Brasil Veículos Ltda. (Volvo), supervisionado pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) (SEI nº 8323239).

Consigna-se, oportunamente, 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.

Nesse sentido, faz-se necessário a aprovação da Deliberação CONTRAN nº 273, de 2024, posto que, caso não seja aprovada, além do próprio normativo, os atos regulamentares dela decorrentes, também perderão a eficácia.

## 2. IDENTIFICAÇÃO E SOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO:

Conforme exposto, no dia 9 de abril de 2024, foi editada a Deliberação CONTRAN nº 273, que delegou a competência de que trata o § 3º do art. 103 do CTB, ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

Amparado na referida norma, a SENATRAN publicou a Portaria nº 433, de 2 de maio de 2024, autorizando a circulação, em caráter experimental e por período prefixado, das combinações de veículos de carga (CVC) dotados de caminhões-tratores elétricos, objeto da Fase 1 do Projeto de Pesquisa

sobre Caminhões Elétricos para Transporte Rodoviário de Carga (Projeto BEV).

Tendo em vista que as deliberações perdem a eficácia, caso não sejam aprovadas no prazo de cento e vinte dias pelo Plenário do CONTRAN (art. 12, I, §4º, CTB), não havendo Resolução aprovando a Deliberação CONTRAN nº 273, além do próprio ato, os atos normativos dela decorrentes, também perderão a eficácia. E, no caso em tela, o Projeto BEV, autorizado pela SENATRAN em caráter experimental, será interrompido por ausência de amparo legal.

Destarte, a providência a ser adotada para a solução do problema regulatório, é a edição de Resolução do CONTRAN, aprovando a Deliberação CONTRAN nº 273, de 2024.

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

Consoante já relatado, a proposta delegação da competência elencada no § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao órgão máximo executivo de trânsito da União tem previsão legal e objetiva fomentar a colaboração e contribuição dos diversos setores envolvidos nos projetos experimentais a serem autorizados pela SENATRAN; conferir maior coesão entre as áreas de segurança veicular, sinalização, educação para o trânsito, entre outros, na medida em que os projetos serão acompanhados pela SENATRAN; possibilitar uma visão universalizada e integralizada dos projetos a serem autorizados pela SENATRAN, notadamente do ponto de vista das metodologias aplicadas e do alcance da norma, haja vista que os estudos e regulamentos a serem editados, passarão pelo exame do mesmo órgão máximo executivo da União. Além disso, o ato administrativo expedido pela SENATRAN simplifica e torna menos burocrático o procedimento de autorização dos projetos experimentais de trânsito, especialmente quando de eventuais renovações, na medida em que não precisa ser submetido ao colegiado do Conselho Nacional de Trânsito.

No que concerne aos agentes alcançados pela alteração normativa, o problema regulatório identificado afeta:

- I - o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que ficam dispensados da editar a autorização prevista no §3º do art. 103 do CTB;
- II - o Órgão máximo executivo da União (SENATRAN), que passa a ser competente para autorizar, por meio de Portaria, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput do art. 103 do CTB;
- III - os órgãos executivos estaduais e municipais de trânsito e demais órgãos com competência fiscalizatória, que não poderão atuar os caminhões-tratores elétricos em circulação, enquanto vigente a Portaria expedida pela SENATRAN;
- IV - os fabricantes de caminhões-tratores elétricos, que estarão autorizados a colocar em circulação os veículos produzidos;
- V - a sociedade, no que diz respeito à segurança viária e ao direito ao meio ambiente preservado e sustentável, na medida em que o avanço dos estudos sobre a circulação de caminhões elétricos, propiciará melhor qualidade do ar e meio ambiente (redução da emissão do CO<sub>2</sub>), redução dos custos de transporte de carga (alto valor dos combustíveis fósseis) e, conseqüentemente, diminuição do valor do produto ao consumidor final; e
- VI - a população que reside em áreas lindeiras às rodovias, que será beneficiada com a diminuição do ruído gerado pelos caminhões movido a combustível fóssil, posto que os motores elétricos tem a característica de serem mais silenciosos.

#### 4. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A Constituição Federal (art. 22, XI, CF) e a Lei nº 9.503, de 1997, atribuíram ao CONTRAN, a qualidade de órgão regulador do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com competência para adotar as medidas necessárias para implementar, em sua esfera de atribuições, as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, bem como coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), objetivando à integração de suas atividades (arts. 7º, I e 12, I, II, X e XV, do CTB).

Desta feita, nos termos do art. 7º, I do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é o Coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo, cujas atribuições estão elencadas no art. 12, I, II, X e XV do CTB, abaixo transcritos:

Art. 12. ....

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

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), objetivando a integração de suas atividades;

[...]

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

[...]

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.

Com relação à circulação de veículos e em caráter experimental e por período prefixado, o CTB atribui ao CONTRAN a competência para emitir tal autorização:

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

[...]

§ 3º O Contran poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023).

Não obstante, o art. 19, incisos I, V, XXV e XXIX do CTB assente que o CONTRAN delegue tal atribuição à SENATRAN, vejamos:

Art. 19. ....

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

[...]

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

[...]

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação; e

[...]

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN. (g.n)

Portanto, evidenciada a competência do CONTRAN para a regulamentação da matéria.

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

O objetivo pretendido com a regulamentação em análise, é solucionar o problema

apontado, qual seja, aprovar a Deliberação CONTRAN nº 273, de 9 de abril de 2024, que delega competência de que trata o § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

## 6. CONCLUSÃO

Em face do exposto, entende-se que a solução regulatória consistente em a provar a Deliberação CONTRAN nº 273, de 9 de abril de 2024, que delega competência de que trata o § 3º do art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

A Dispensa de análise de impacto regulatório é uma medida necessária no caso em questão, uma vez que se trata de um ato normativo urgente, considerado de baixo impacto e que reduz exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios, conforme dispõe o art. 4º, incisos I, III e VII do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

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

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

THALYA VITÓRIA REZENDE NEVES

Coordenadora-Geral de Regulação

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário.

BASÍLIO MILITANI NETO

Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão

De acordo. Encaminhe-se na forma proposta.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO

Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Thalya Vitória Rezende Neves, Coordenadora-Geral de Regulação**, em 02/07/2024, às 13:21, 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 06/07/2024, às 00:00, 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 **Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 10/07/2024, às 16:24, 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 **8466591** e o código CRC **F18E9082**.



**Referência:** Processo nº 50000.009880/2024-33



SEI nº 8466591

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)