

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 09/01/2020 | Edição: 6 | Seção: 1 | Página: 76

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

RESOLUÇÃO Nº 1, DE 6 DE JANEIRO DE 2020

Regulamenta o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes, para o conjunto de veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais, fundamentado nos art. 21 e 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecido como Código de Trânsito Brasileiro - CTB e dá outras providências.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 9º e 24, do Regimento Interno aprovado pela Resolução nº 26, de 05 de maio de 2016, publicado no DOU, de 12 de maio de 2016, tendo em vista o disposto nas Resoluções nº 210, de 13 de novembro de 2006, 211, de 13 de novembro de 2006, 349, de 17 de maio de 2010 e 520, de 29 de janeiro de 2015 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e Portaria nº 63, de 31 de março de 2009 do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, considerando-se a deliberação da Diretoria Colegiada constante no Relato nº 322/2019/DIR/DNIT SEDE, incluído na Ata da 49ª Reunião, realizada no dia 16/12/2019, com base em proposição apresentada pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária e o constante dos autos do processo nº 50600.008039/2018-11, resolve:

Art. 1º Aprovar, na forma do Anexo, o regulamento de transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões para o trânsito de veículos especiais.

Art. 2º Revogar:

I - Resolução nº 1, de 14 de janeiro de 2016, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; e

II - Resolução nº 2 de 25 de fevereiro de 2014, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ANTÔNIO LEITE DOS SANTOS FILHO

ANEXO I

REGULAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGAS INDIVISÍVEIS E EXCEDENTES EM PESO OU DIMENSÕES E PARA O TRÂNSITO DE VEÍCULOS ESPECIAIS EM RODOVIAS FEDERAIS.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INICIAIS

Seção I

Introdução

Art. 1º Esta Resolução regulamenta o uso de rodovias federais por veículos ou combinações de veículos e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes, para o conjunto de veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais, fundamentado nos art. 21 e 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecido como Código de Trânsito Brasileiro - CTB e Resolução nº 520, de 29 de janeiro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

§ 1º As Combinações Veiculares de Carga - CVC, regidas pela Resolução nº 211, de 13 de novembro de 2006, do CONTRAN, não estão abrangidas por esta Regulamento.

§ 2º Este Regulamento aplica-se também às rodovias federais operadas sob regime de concessão ou delegação, atendendo-se às disposições dos respectivos contratos de concessão ou convênios de delegação.

Art. 2º Para efeito deste Regulamento observar-se-ão o CTB, as Resoluções do CONTRAN, as normas específicas e, na falta destas, as normas internacionais pertinentes.

Art. 3º Nenhum veículo transportador de carga indivisível poderá transitar em rodovia federal sem oferecer completa segurança e estar equipado de acordo com o previsto nas normativas citadas no art. 2º, especialmente quanto a sua sinalização.

Seção II

Definições

Art. 4º Para efeito deste Regulamento entende-se por:

I - carga indivisível é a carga unitária que, quando carregada, apresente peso ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, ou cujo transporte requeira o uso de veículos especiais com lotação (capacidade de carga), dimensões, estrutura, suspensão e direção apropriadas (são exemplos de carga indivisível, entre outras: máquinas, equipamentos, peças, pás eólicas, vagões, transformadores, reatores, guindastes, máquinas de uso industrial, na construção e máquinas agrícolas, estruturas metálicas, silos);

II - carga composta de mais de uma unidade indivisível é a carga constituída de duas ou mais unidades de cargas indivisíveis;

III - veículo trator ou de tração é o veículo automotor projetado e fabricado para tracionar ou arrastar veículo(s) reboque(s) e semirreboque(s) ou equipamento(s);

IV - veículo reboque ou semirreboque é o veículo de um ou mais eixos a ser engatado a um veículo trator ou que se apoia ou que está ligado por meio de articulação a sua unidade tratora;

V - conjunto transportador é o veículo ou combinação de veículos, com exceção das CVC regidas pela Resolução CONTRAN nº 211, de 2006, acrescido da carga;

VI - comboio é o grupo constituído de duas ou mais combinações de veículos transportadores, independentes, realizando transporte simultâneo e no mesmo sentido, separados por uma distância de até 150 m (cento e cinquenta metros);

VII - veículo especial é aquele construído com características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso ou dimensões, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado, que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, máquinas perfuratrizes, usinas ou subestação móveis, semirreboque extensivo, caminhão munck ou guindauto, entre outros;

VIII - pneumático de base extralarga é o pneu com diâmetro total maior ou igual a um metro e largura do pneu maior ou igual a 385mm, sendo denominados pneumáticos convencionais aqueles com dimensões inferiores a estas;

IX - guindaste é o veículo especial projetado para elevar, movimentar e baixar materiais, podendo ser auto propelido ou montado sobre caminhão;

X - caminhão munck ou guindauto é um equipamento com sistema hidráulico para movimentação, içamento, remoção de equipamentos e máquinas, que possui um braço hidráulico telescópico;

XI - gôndola, viga, plataforma intermediária, espaçador, skid, articulados ou não, são acessórios empregados no transporte de cargas indivisíveis superdimensionadas e superpesadas;

XII - linha de eixos é o veículo modular dotado de dois ou mais eixos pendulares com suspensão e direção hidráulicas, formado por quatro, oito, doze ou dezesseis pneumáticos no mesmo alinhamento transversal ao chassi;

XIII - módulo hidráulico é o veículo formado por duas ou mais linhas de eixos direcionais, fixadas no mesmo chassi da plataforma de carga, com dispositivo próprio de acoplamento a outros módulos ou acessórios, sendo considerado Módulo Hidráulico com Power Booster (MHPB), aquele com linha de eixo equipado com tração hidrostática em suas rodas;

XIV - reboque ou semirreboque modular hidráulico é o veículo constituído de um ou mais módulos hidráulicos com eixos direcionais;

XV - veículo transportador modular auto propelido é o veículo modular com plataforma de carga própria, tendo suspensão e direção hidráulica e conjunto de linhas de eixos direcionais com força motora que propicie circular pelos seus próprios meios;

XVI - eixos em tandem são dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, dotados de sistema de equalização de peso entre eles, podendo qualquer deles ser ou não motriz;

XVII - excessos de dimensões (comprimento, largura e altura) são os respectivos excessos de dimensão superiores aos limites máximos admitidos pela legislação de trânsito vigente;

XVIII - excesso lateral direito ou esquerdo é o excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroceria;

XIX - excesso longitudinal dianteiro é o excesso da carga medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator;

XX - excesso longitudinal traseiro é o excesso da carga medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroceria;

XXI - excesso de peso é o peso bruto por eixo, ou conjunto de eixos, ou ainda Peso Bruto Total Combinado - PBTC e Peso Bruto Total - PBT, que é transmitido ao pavimento, superior aos pesos máximos permitidos na Resolução nº 210, de 13 de novembro de 2006, do CONTRAN;

XXII - escolta é o acompanhamento e custódia, realizado por empresa de escolta credenciada pela Polícia Rodoviária Federal - PRF ou pela própria PRF, de determinado conjunto veicular ou comboio de veículos, quando excederem os limites de dimensão ou peso regulamentados;

XXIII- empresa de escolta credenciada é a empresa devidamente credenciada pela PRF para execução dos serviços de escolta aos veículos transportadores de cargas indivisíveis excedentes em peso ou dimensões;

XXIV - Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE é o estudo da capacidade portante das Obras de Arte Especiais - OAE existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização ou não da passagem de conjunto transportador com PBTC acima de determinados limites, compreendendo a análise das características estruturais e do estado de conservação das OAE e, quando for o caso, do seu projeto e memória de cálculo, devendo constar no relatório final as indicações das providências que deverão ser tomadas para possibilitar o transporte;

XXV - Estudo de Viabilidade Geométrica - EVG é o estudo de verificação dos gabaritos verticais e horizontais e intervenções nas rodovias, tais como viadutos, passarelas, túneis, pórticos, curvas e intersecções;

XXVI - Laudo Técnico de Acompanhamento - LTA é o documento de responsabilidade da empresa responsável pela elaboração do EVE, elaborado com base no acompanhamento técnico do transporte, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as OAE, como as estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das mesmas, sugerindo a liberação ou não das obras para um possível novo transporte com carregamento com as mesmas características do transporte em questão; e

XXVII - Laudo Técnico de Instrumentação - LTI é o estudo voltado à análise de estruturas de Obras de Artes Especiais - OAE, por meio da instrumentação, voltados a análise das tensões e deformações, que integrará o LTA quando necessário.

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES DO TRANSPORTE

Seção I

Veículos, Equipamentos e Cargas

Art. 5º O transporte de carga indivisível deverá ser efetuado em veículos adequados, que apresentem estruturas, estado de conservação e potência motora compatíveis com a força de tração a ser desenvolvida, assim como uma configuração de eixos de forma que a distribuição de pesos brutos por eixo não exceda aos limites máximos permitidos neste Regulamento, observado rigorosamente as especificações do fabricante ou de órgão certificador competente, reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia - Inmetro.

§ 1º No dimensionamento do conjunto transportador, deverá ser considerado o veículo ou combinação de veículos que apresente dimensões finais (largura, altura e comprimento) e distribuição de peso por eixo, dentro do especificado por este Regulamento, bem como, que ofereça as melhores condições para acomodação da carga, apoio e sua fixação, garantindo a segurança na operação do transporte.

§ 2º Sendo identificado excesso traseiro ou dianteiro superior a 1,00m, quando da acomodação, apoio e fixação da carga, o transporte deverá necessariamente ocorrer em veículo, reboque ou semirreboque compatível com as dimensões da carga, acompanhado de escolta, conforme Anexo III.

§ 3º Não será permitido qualquer excesso dianteiro em veículos articulados.

§ 4º O veículo trator ou de tração deverá possuir Capacidade Máxima de Tração - CMT igual ou superior ao PBTC, observada rigorosamente as especificações do fabricante ou órgão certificador competente reconhecido pelo Inmetro.

§ 5º O DNIT poderá exigir a comprovação de potência e a CMT do veículo que irá tracionar o conjunto transportador, assim como, o diagrama de carga, do reboque, semirreboque e de acessórios para a realização do transporte, conforme inciso XI do art. 4º, fornecido pelo fabricante ou pelo órgão certificador competente reconhecido pelo Inmetro, a critério do DNIT.

§ 6º O DNIT poderá, no exercício de sua competência, a seu critério, realizar vistoria e aferição de peso dos conjuntos transportadores no transporte de cargas indivisíveis ou veículos especiais para o qual for solicitado a Autorização Especial de Trânsito - AET, de caráter preventivo, buscando-se a integridade dos usuários da via e do pavimento.

§ 7º Poderá ser autorizada a utilização de outros veículos tratores ou de tração, desde que discriminados na AET, acoplados ou não à combinação de veículos, com potência e CMT suficientes para viabilizar o transporte em causa, se comprovada a necessidade de tração adicional, ou para troca, em caso de problema mecânico.

§ 8º As cargas com excessos laterais deverão ser colocadas em equipamentos, cujas larguras sejam compatíveis com a segurança de trânsito, observando-se a Resolução CONTRAN nº 520, de 2015.

§ 9º A AET referente ao excesso de altura somente será fornecida se comprovado analiticamente que o equipamento de transporte é adequado, tendo em vista sua altura e equilíbrio em relação ao solo, podendo ser, a qualquer tempo, requisitada a apresentação de tal documentação comprobatória a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT, da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT.

§ 10. Em nenhuma hipótese, qualquer tipo de pneu poderá ser operado com pressão interna superior à estipulada pelo seu fabricante.

§ 11. O reboque ou semirreboque MHBP poderá ser considerado um veículo modular auto propelido, conforme inciso XV do art. 4, desde que operados em veículo trator ou de tração, funcionando com sua própria força motora, podendo, a critério do DNIT ou da PRF, ser utilizado para vencer pequenas distâncias, tais como a travessia de OAE ou de trajeto com curvas de pequeno raio.

§ 12. O DNIT, a qualquer tempo, poderá regulamentar, por decisão do Setor de Autorização Especial de Trânsito - SAET, setor integrante da CGPERT, ouvidos os departamentos técnicos competentes, sobre a utilização de novas configurações de eixos que resultem de pesquisas ou avanços tecnológicos.

§ 13. Caberá ao transportador a responsabilidade pela sinalização e da remoção tempestiva da carga em caso de acidente ou problema mecânico, retomando o fluxo normal de tráfego no menor tempo possível, devendo o transportador dispor de plano de contingência.

§ 14. A não retomada do fluxo normal de tráfego em até vinte e quatro horas após a eventualidade disposta no § 13 ou a não disposição de plano de contingência pelo transportador responsável pelo transporte ao DNIT ou à Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, em caso de rodovia operada sob regime de concessão, acarretará a aplicação de suspensão ao responsável pelo transporte identificado no cabeçalho da AET, com a privação do fornecimento da autorização especial pelo período mínimo de noventa dias até cento e oitenta dias, proporcional ao dano causado aos usuário da via.

Art. 6º As combinações de veículos ou veículos especiais poderão ser avaliados tecnicamente, mediante inspeção veicular, pelo DNIT ou órgão certificador competente reconhecido pelo Inmetro.

Parágrafo único. Os veículos tratores ou de tração que forem adaptados especialmente para o transporte de carga indivisível e que não se enquadrarem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, bem como tenham a CMT alterado em relação ao determinado pelo fabricante, poderão obter AET, desde que apresentem certificado técnico de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal reconhecido pelo Inmetro.

Art. 7º O trânsito dos equipamentos destinados ao transporte que necessite de escolta, deverá atender o disposto nas instruções para credenciamento de empresas para execução de serviços especializados de escolta vigente junto a PRF e aos termos constantes do Anexo III.

§ 1º Nos trechos em regime de concessão, os deslocamentos que exigirem operações especiais, tais como inversão de pista, bloqueio de acessos, tráfego na contramão, remoção de balizas, entre outro, poderão contar com a colaboração da empresa concessionária, sob a coordenação da PRF, com vistas a garantir a segurança e fluidez do trânsito.

§ 2º Sempre que houver necessidade de realizar operações especiais, o transportador deverá estabelecer previamente contato com a PRF e, em caso de trecho operado sob regime de concessão, com a empresa concessionária responsável pelo trecho, documentando a comunicação de forma a manter um registro comprobatório do ato.

§ 3º Nos trechos em regime de concessão, nos casos do § 2º, a concessionária da rodovia deverá ser comunicada formalmente da operação de transporte almejada pelo requerente da AET, podendo participar da execução operacional, sob coordenação da PRF.

Art. 8º No transporte de cargas de que trata este Regulamento, a distribuição de peso nos eixos ou linhas de eixos do conjunto transportador ou veículo especial, que será transmitido às superfícies das vias públicas, deverá estar de acordo com as especificações técnicas do fabricante e atender aos limites máximos de peso bruto por eixo, linha de eixo ou conjunto de eixos, conforme permitido:

I - para os veículos construídos com eixo ou conjunto de eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática:

a) peso bruto por eixos isolados, com:

1. dois pneumáticos por eixo: 7,5 toneladas;
2. quatro pneumáticos por eixo: 12,0 toneladas; ou
3. oito pneumáticos por eixo: 16,0 toneladas.

b) peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, independentes, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com dois pneumáticos por eixo: 15,0 toneladas;

c) peso bruto por conjunto de dois eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

1. igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), com:

- 1.1. quatro pneumáticos por eixo: 22,0 toneladas; ou
- 1.2. oito pneumáticos por eixo: 24,0 toneladas.

2. igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com quatro ou oito pneumáticos por eixo: 24,0 toneladas.

d) peso bruto por conjunto de três eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

1. igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), com:

1.1. quatro pneumáticos por eixo: 28,5 toneladas; ou

1.2. oito pneumáticos por eixo: 34,5 toneladas.

2. igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com:

2.1. quatro pneumáticos por eixo: 30,0 toneladas; ou

2.2. oito pneumáticos por eixo: 36,0 toneladas.

e) peso bruto por conjunto de quatro ou mais eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:

1. igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), com:

1.1. quatro pneumáticos por eixo: 9,3 toneladas por eixo; ou

1.2. oito pneumáticos por eixo: 11,3 toneladas por eixo.

2. igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com:

2.1. quatro pneumáticos por eixo: 10,0 toneladas por eixo; ou

2.2. oito pneumáticos por eixo: 12,0 toneladas por eixo.

II - para os veículos com conjunto de dois ou mais eixos com suspensão e direção hidráulica, com oito pneumáticos por eixo e distância entre eixos:

a) igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros): 11,3 toneladas por eixo;

b) igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 12,0 toneladas por eixo; ou

c) superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 16,0 toneladas por eixo.

III - para os veículos do tipo guindaste, definidos no artigo 4º Inciso IX:

a) peso bruto por eixos isolados, com:

1. dois pneumáticos convencionais por eixo: 10,00 toneladas; ou

2. quatro pneumáticos convencionais por eixo: 13,75 toneladas.

b) peso bruto por conjunto de dois eixos, direcionais ou não, não em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com dois pneumáticos convencionais por eixo: 15,0 toneladas;

c) peso bruto por conjunto de dois eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com quatro pneumáticos convencionais por eixo: 27,5 toneladas;

d) peso bruto por conjunto de três eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), com 04 pneumáticos convencionais por eixo: 36,0 toneladas; ou

e) peso bruto por conjunto de até dez eixos, com eixo direcional e sistema de suspensão hidráulica ou hidropneumática, com dois pneumáticos base extra larga por eixo: 12,0 toneladas por eixo.

§ 1º Para conjuntos com mais de quatro eixos, com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática, os eixos adicionais deverão ser, obrigatoriamente, direcionais ou autodirecionais.

§ 2º Os conjuntos com mais de quatro eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática fabricados ou modificados e licenciados até 31 de janeiro de 2016 que não atendam aos critérios fixados no § 1º, poderão circular até seu sucateamento.

§ 3º Nos casos em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores ao estabelecido neste artigo, para veículos fabricados ou modificados e licenciados até 31 de janeiro de 2016, excepcionalmente, será autorizado trafegar com até 9,3t (nove toneladas e trezentos quilogramas) por eixo.

§ 4º Para veículos fabricados ou modificados e licenciados após 31 de janeiro de 2016, que possuam configuração tandem não disposta neste Regulamento, ou ainda em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores ao estabelecido neste artigo, deverão ser adotados os limites de peso por eixo estabelecidos na Resolução CONTRAN nº 210, de 2006.

§ 5º O DNIT poderá autorizar o uso de reboques modulares hidráulicos com doze pneumáticos por eixo (terceira fila) ou dezesseis pneumáticos por eixo (quarta fila).

§ 6º Eixos com suspensão e direção hidráulica separados entre si por distância superior a 2,40m serão considerados como eixos isolados, para efeito de limite de peso por eixo, e terão uso limitado a um máximo de oito eixos, consecutivos, por reboque ou semirreboque.

§ 7º Os limites de peso por eixo, linha de eixo ou por conjunto de eixos estabelecidos neste artigo poderão ser superados, a critério do DNIT, quando se tratar de transporte de carga indivisível peculiar e singular, extraordinariamente pesada, em reboques ou semirreboques para a qual inexista equipamento no mercado que possibilite o atendimento daqueles limites, a qual será submetida à Coordenação Geral de Desenvolvimento e Projetos - CGDESP, da Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP para análise e parecer, podendo ser solicitado EVE.

§ 8º Nos casos especiais, a critério do DNIT, desde que devidamente justificado e apresentado documentação comprobatória, com o EVE, submetido à CGDESP, o veículo trator ou de tração poderá ter o PBT com uma distribuição de peso por eixo compatível com a necessidade de tração e arraste do veículo, sempre de acordo com as especificações técnicas do fabricante ou de órgãos certificadores competentes reconhecido pelo Inmetro.

§ 9º Na utilização do pneumático de base extralarga, o DNIT, após as consultas técnicas, poderá conceder AET com peso superior ao previsto neste artigo.

§ 10. Limitações de gabaritos verticais e de capacidade portante das OAE, assim como de geometria da via, poderão determinar o uso de combinações de veículos dotados com os equipamentos definidos no inciso XII do art. 4º.

§ 11. Para fins de fiscalização, deverá ser considerado, reciprocamente, o intervalo métrico entre eixos definidos neste artigo e a distribuição de peso por eixo correspondente, não cabendo requisição, por parte da autoridade fiscalizadora, de nova AET.

§ 12. Veículos homologados e licenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN que não se enquadrem nas configurações de eixos deste artigo serão analisados pelo SAET para definição de limites máximos de pesos bruto por eixo.

§ 13. Excedendo os limites de peso por eixo para as configurações especificadas na alínea "e" do inciso I e na alínea "e" do inciso II, deverá ser obrigatória a apresentação de EVE, submetido à CGDESP.

§ 14. O peso por conjunto de dois eixos direcionais, com distância mínima de entre eixos de 1,20 metros, independente da distância do primeiro eixo, será de 15,0 toneladas, em isonomia à Resolução nº 577, de 24 de fevereiro de 2016, do CONTRAN,.

Seção II

Transposição das Obras de Artes Especiais

Art. 9º Quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), deverá ser submetido à análise da CGDESP o EVE de todas as OAE que constam ao longo do itinerário a ser percorrido.

§ 1º O EVE deverá ser executado por empresa especializada de engenharia, assinado por engenheiro civil conforme Resolução nº 218, de 29 de junho de 1973, do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CONFEA e todas as despesas decorrentes desse estudo caberão ao interessado no transporte.

§ 2º O conteúdo do EVE deverá ser composto de:

I - croquis do conjunto transportador: desenho do conjunto transportador mais a carga, detalhando a distribuição de pesos por eixo, as distâncias entre eixos, a largura, altura e comprimento, fornecido pelo contratante do estudo de viabilidade, assinado por engenheiro mecânico, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973;

II - descrição do Percurso: apresentação do itinerário completo para o transporte;

III - vistoria das obras de arte: assinada por engenheiro civil, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, e documentada com fotos recentes e datadas. No relatório de vistoria deverão conter a localização georreferenciada das obras e os levantamentos das características geométricas, estruturais (tipo de estrutura, trem tipo obtido mediante levantamento dos projetos originais ou de outros meios aceitáveis, entre outros) e do estado de conservação de todas as OAE;

IV - verificação estrutural: cálculos da capacidade portante das OAE a serem transpostas pelo conjunto transportador e a comparação, com os devidos fatores de segurança, dos esforços produzidos pelo trem tipo especial com os esforços produzidos pelo trem tipo de cálculo;

V - conclusão e recomendações: relatório final com a definição sobre a viabilidade do transporte acompanhado das recomendações e providências a serem executadas durante a operação do transporte, tais como velocidade, posicionamento do veículo com relação ao eixo da estrutura, entre outros.

§ 3º As vistorias das OAE deverão ser realizadas de acordo com o Manual de Normas de Procedimento - PRO nº 010, de 20 de janeiro de 2004, do Instituto de Pesquisa Rodoviária do DNIT, admitindo-se para essas vistorias uma validade de doze meses, desde que não haja registro de eventos estruturalmente relevantes nas OAE neste período.

I - as vistorias de todas as OAE do itinerário serão utilizadas pelo DNIT para alimentação do sistema de gerenciamento de obras, que constitui um banco de dados com o cadastro, as condições e o histórico de cada obra;

II - a consulta e as instruções sobre o sistema de gerenciamento de obras do DNIT serão fornecidas pela CGDESP, a qualquer tempo, às empresas de engenharia interessadas em emissão de EVE;

§ 4º A verificação estrutural das OAE de um determinado percurso e uma determinada configuração e carregamento poderá ser usada como referência pela empresa responsável pelos cálculos, para viabilização de novos transportes, desde que a configuração seja similar (número de eixos e distância entre eixos) e a distribuição de pesos por eixo seja de porte igual ou inferior ao do EVE tomado como referência, previamente aprovado pelo DNIT ou concessionárias, quando for o caso, e que não se tenham verificado alterações geométricas ou estruturais nas obras constantes do percurso viabilizado, após entrega do LTA.

§ 5º No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob concessão, cópia do referido EVE deverá ser encaminhada ao setor competente das respectivas concessionárias, que terão prazo de até cinco dias úteis, contados a partir da data de seu recebimento, para análise e recomendações sobre os referidos estudos.

§ 6º A operação do transporte deverá ser acompanhada pelos técnicos da empresa de engenharia responsável pelo EVE, a qual emitirá o LTA, excetuando-se o LTI que, quando exigido, deverá ser fornecido por empresa especializada de engenharia distinta daquela fornecedora do EVE, devidamente assinado por engenheiro civil ou de fortificação e construção, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973.

§ 7º O LTA e LTI deverão ser entregues pelo transportador ou pela empresa de engenharia responsável à CGDESP, a ser encaminhado pelo interessado por meio de processo administrativo específico, através do Sistema Eletrônico de Tramitação de Documentos - SEI, no prazo de até três dias úteis após o vencimento da referida AET.

§ 8º Caso não seja cumprido o prazo de entrega do LTA, o cadastro do transportador será bloqueado para emissão de novas AET até a confirmação do recebimento deste laudo pela CGDESP.

§ 9º No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob concessão, cópias do LTA e do LTI também deverão ser encaminhadas aos setores competentes das concessionárias de cada trecho, para ciência.

§ 10. A critério do DNIT, de iniciativa da CGDESP ou do SAET, poderá ser solicitado EVG, assinado por engenheiro civil ou de fortificação e construção, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, a ser entregue através do SEI.

§ 11. Quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 150t (cento e cinquenta toneladas) e inferior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), a AET deverá ser submetida à análise da CGDESP, para verificações relativas ao PBTC da mesma quanto à transposição das OAE do percurso.

§ 12. A critério do DNIT, com a devida justificativa técnica dos setores técnicos competentes, poderá ser solicitado EVE para conjuntos transportadores com PBT do reboque ou semirreboque inferiores aos definidos no caput deste artigo.

§ 13. A CGDESP tem o prazo de até vinte dias úteis para atender as solicitações do SAET ou da Superintendência Regional Estadual do DNIT - SRE/DNIT, no que compete à análise de AET que transponham obras de artes especiais e correntes.

§ 14. Quando da análise de EVE pela CGDESP, o prazo para atendimento das solicitações estabelecido no § 13 se iniciará a partir do recebimento do referido estudo, a ser encaminhado pelo interessado por meio de processo administrativo específico, através do SEI, sendo que nos demais casos, o prazo se inicia quando da atribuição da AET ao setor, através do Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial Trânsito - SIAET.

§ 15. O requerente da AET terá certificação expressa e imediata do prazo máximo estipulado para a análise de seu pedido, do procedimento previsto nos §§ 13 e 14, através do SIAET, em atendimento à Lei nº 13.879, de 20 de setembro de 2019.

Art. 10. Na travessia de OAE, para conjuntos transportadores com PBTC superior a 100t (cem toneladas), deverão ser fielmente observados os seguintes itens:

I - somente poderão transpor as OAE quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo ou carga, inclusive comboio;

II - o trânsito convencional somente poderá ser restabelecido após a conclusão da travessia em questão;

III - a transposição de OAE em tangente far-se-á em marcha muito lenta e constante, sem impacto de frenagem ou aceleração, devendo os veículos transitar pelo meio da pista de rolamento;

IV - na transposição de OAE em curva, iguais cuidados deverão ser tomados, devendo os veículos transitar centrados na pista de rolamento, nas proximidades dos apoios e pelo lado interno da curva; e

V - poderá ser exigido, conforme o tipo de carga, colocação de estrados para anular os efeitos da superelevação.

Seção III

Sinalização dos Veículos

Art. 11. Os conjuntos transportadores, veículos ou combinações de veículos, cujas dimensões de largura ou comprimento, com ou sem carga, excedam aos limites para trânsito normal, serão sinalizados com placa traseira especial de advertência, conforme os critérios e especificações constantes da Resolução CONTRAN nº 520, de 2015.

Seção IV

Procedimentos Operacionais

Art. 12. O horário normal de trânsito, quando devidamente autorizado, será do amanhecer ao pôr do sol, inclusive sábados, domingos e feriados, atendidas as condições favoráveis de trânsito e visibilidade.

§ 1º Nos trechos rodoviários de pistas múltiplas, com separação física entre as mesmas, será permitido o trânsito noturno de veículos especiais ou combinação de veículos que não excedam a largura de 3,20 m (três metros e vinte centímetros), o comprimento de 30,00 m (trinta metros) e a altura de 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros) e o PBTC de 57,0t (cinquenta e sete toneladas).

§ 2º O trânsito dos veículos especiais ou combinação de veículos, quando transitando nos trechos de rodovia contínua ao perímetro urbano das cidades, poderá se estender ao período noturno, atendendo às limitações locais, até que os mesmos possam alcançar um local seguro e adequado para seu estacionamento.

§ 3º Após solicitação justificada do transportador, a critério do DNIT e ouvidos a PRF e a empresa concessionária, poderá ser autorizado o trânsito noturno em rodovias concedidas de cargas indivisíveis que possam prejudicar o fluxo normal de veículos do amanhecer ao pôr do sol.

§ 4º Deverá ser observado o calendário anual da PRF de restrição de tráfego nas rodovias federais, inclusive nos feriados prolongados e datas festivas.

§ 5º A PRF poderá, a seu critério, autorizar a realização de escolta policial para comboios de cargas regulamentadas por este Regulamento, considerando para tanto a segurança do trânsito, o traçado da via e a quantidade de veículos de escolta.

§ 6º Nas rodovias concedidas, havendo restrição de horário ou de dia da semana para a realização do transporte, a empresa concessionária deverá, em virtude da publicidade, divulgar amplamente aos usuários do trecho tais impedimentos, devendo comunicar previamente ao DNIT a indisponibilidade do trecho.

§ 7º A comunicação mencionada no § 6º deverá ser de ofício e fundamentada, e caso o DNIT julgue necessário, poderão ser requisitados maiores detalhamentos, condicionando a limitação de horário e dia da semana para transporte em rodovias concessionadas.

§ 8º A PRF poderá realizar a transposição de trecho em horários e dias da semana em oposição ao divulgado pela empresa concessionária, dando ciência a mesma de tal conduta, desde que devidamente justificado, em virtude das excepcionalidades do transporte acompanhado de escolta.

Art. 13. Os veículos especiais ou combinação de veículos não deverão estacionar nem parar nos acostamentos das rodovias, e sim em áreas próximas que ofereçam condições para tal.

Parágrafo único. É exceção ao caput deste artigo os casos de breves paradas para liberação do trânsito à retaguarda da carga transportada, devidamente sinalizadas pela PRF ou empresa de escolta credenciada, sendo este e aquele responsáveis pela segurança na via.

Art. 14. A autoridade competente para emissão da AET poderá estabelecer restrições adicionais sempre que a natureza da carga ou a demanda de utilização da via assim o exigir.

Parágrafo único. O DNIT poderá estabelecer condições especiais para o trânsito de veículos tratores ou de tração de grande porte, bem como para os reboques e semirreboques modulares hidráulicos, devido a sua peculiaridade construtiva e de operações, dando ciência à PRF e a empresa concessionária.

Art. 15. O pedido da concessão de AET para conjunto transportador ou veículo especial, cujo PBTC ou dimensões ultrapassem qualquer dos limites abaixo discriminados, deverá ser submetido a consulta de viabilidade, das SRE/DNIT e das empresas concessionárias, que terão prazo de até três dias úteis para a manifestação sobre a transitabilidade ou não do transporte:

I - largura de 4,5m;

II - altura de 5,3m;

III - comprimento de 30m; ou

IV - PBTC de 100t.

§ 1º A referida resposta à consulta de viabilidade das SRE/DNIT e das empresas concessionárias deverá estar relacionada aos critérios geométricos e operacionais do trecho, isto é, às obras que por ventura estejam sendo realizadas, impedimentos causados por fenômenos da natureza, ajustes para viabilização da passagem em praças de pedágios ou sob viadutos e outros elementos da

geometria vertical da rodovia, inversão de pista, bloqueios de acessos importantes ou demorados, tráfego na contramão, remoção de sinalização, trajetos com curvas de pequenos raios e travessia de áreas urbanas, e deverá também conter informações e recomendações necessárias à operação de transporte.

§ 2º No caso de existência de restrições físicas temporárias, notificadas pelas SRE/DNIT, bem como pelas empresas concessionárias, em atendimento ao art. 25, a AET deverá também ser submetida a consulta de viabilidade, devendo ser respeitado o prazo de até três dias úteis para a manifestação.

§ 3º A referência a uma AET emitida após realização de consulta de viabilidade às SRE/DNIT em prazo não superior a noventa dias dispensará nova consulta, a pedido do transportador, desde que para o mesmo itinerário e para veículo ou combinação de veículos com pesos e dimensões iguais ou inferiores aos da AET previamente concedida, considerando ainda que sejam licenças do mesmo requerente e que não sejam identificados eventos que impactem no trecho.

§ 4º A empresa concessionária, recebida a solicitação de consulta de viabilidade, deverá também efetuar a programação para transposição da composição veicular no trecho concessionado sob sua jurisdição, indicando os dias da semana e horários adequados para a realização do transporte.

§ 5º É responsabilidade do transportador responsável pelo transporte informar a empresa concessionária a previsão de ultrapassagem do trecho sob concessão, através do telefone de emergência ou qualquer outro canal disponibilizado para tal fim, nas vinte e quatro horas que antecederem a entrada do conjunto transportador ou veículo especial na via, devendo ser observada a programação realizada.

§ 6º A AET será liberada pelo DNIT juntamente com o formulário da programação dos trechos concessionados, devendo o motorista portar consigo a referida autorização, bem como a programação da passagem das cargas.

§ 7º Em caso de incidente, superveniente ou fortuito, caberá à empresa transportadora o encargo de comunicar a empresa concessionária do fato ocorrido, bem como realização de nova programação para realização do transporte objeto da AET, a ser tratada com caráter de urgência pela empresa concessionária, que terá o prazo de dois dias úteis para reprogramação.

§ 8º Estará disponível para consulta no SIAET, todas as programações realizadas para a referida autorização, inicial e posteriores.

§ 9º A travessia em dia ou horário distinto daquele planejado gerará a penalização do responsável pelo transporte, identificado no cabeçalho da AET, com a suspensão da referida autorização e com a privação do fornecimento da autorização especial pelo período de noventa dias.

§ 10. É vedada, pelas SRE/DNIT ou pelas empresas concessionárias, a solicitação de entrega de documentação adicional requisitada ao transportador, reivindicada para anuência da viabilidade do transporte, não prevista nesta Resolução.

§ 11. Transcorrido o prazo fixado de três dias úteis para a análise e liberação da AET, a não resposta ou manifestação inconclusiva da SRE/DNIT ou da Empresa Concessionária importará na aprovação tácita da consulta de viabilidade para todos os efeitos, em atendimento à Lei nº 13.879, de 2019.

Art. 16. A velocidade máxima permitida e a necessidade de acompanhamento de escolta estão fixadas no Anexo III.

Art. 17. No deslocamento em comboio, deverá ser observada a distância mínima de 30,00 m (trinta metros) e a máxima de 150,00 m (cento e cinquenta metros) entre os conjuntos transportadores, considerando o Anexo IV.

Parágrafo único. Poderá ser autorizado o comboio para transportes com limites superiores aqueles estabelecidos no Anexo IV, desde que aprovado pelo SAET e com consentimento da PRF.

CAPÍTULO III

AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET

Seção I

Dimensionamento e Validade

Art. 18. O trânsito de veículos ou combinações de veículos, utilizados no transporte de carga indivisível, ou veículos especiais, somente poderá ser efetuado mediante prévia obtenção de AET, com porte obrigatório.

§ 1º Poderá ser fornecida AET para o transporte carga composta de mais de uma unidade indivisível no mesmo veículo ou combinação de veículos, excetuando-se as CVC regidas pela Resolução CONTRAN nº 211, de 2006, desde que as cargas não ocasionem novos excessos de largura, comprimento ou altura decorrente da adição de segunda ou mais cargas, bem como não gerem excesso longitudinal, dianteiro ou traseiro, além da carroceria, tampouco que o comprimento do conjunto transportador não ultrapasse 30,0 m (trinta metros), que os limites máximos de peso por eixo ou conjunto de eixos não sejam ultrapassados, que o peso bruto total combinado não ultrapasse o limite de 74,0 (setenta e quatro) toneladas e que a segurança não seja comprometida.

§ 2º O transporte de carga composta de mais de uma unidade indivisível, objeto do §1º do art. 18, não se aplica ao transporte de cargas do segmento eólico.

Art. 19. Para a combinação de veículos ou veículos especiais, a AET será, inicialmente, fornecida com prazo de noventa dias consecutivos e válida para apenas uma viagem, com percurso definido, quando exceder quaisquer dos limites definidos no art. 20, incluído o retorno do veículo vazio ou transportando veículos ou equipamentos usados na execução do transporte.

Parágrafo único. Poderá, após solicitação do transportador e com a devida justificativa, e ainda a critério do DNIT, ser prorrogado o prazo de validade da AET por até igual período, em vista de concluir o transporte.

Art. 20. Poderá ser fornecida AET por período, com prazo de validade de até um ano, a partir da data de sua liberação, a transitar do amanhecer ao pôr do sol, em todas as rodovias federais, incluídas as operadas sob regime de concessão e delegação, aos conjuntos transportadores, ou veículos especiais, respeitados os seguintes limites máximos de:

I - comprimento total: até 30,00 m (trinta metros);

II - largura total: até 3,20 m (três metros e vinte centímetros);

III - altura total: até 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);

IV - Peso Bruto Total Combinado - PBTC: inferior ou igual a 57,0 t (cinquenta e sete toneladas); e

V - distribuição de peso bruto por eixo ou conjunto de eixos, de acordo com o artigo 8º desta Resolução.

§ 1º Períodos diferentes dos estabelecidos poderão vir a ser adotados, para trechos rodoviários específicos, mediante proposição do interessado no transporte para aprovação prévia, a critério do SAET, devendo esses trechos serem convenientemente sinalizados pelas respectivas SRE/DNIT e empresa concessionária, se couber.

§ 2º A critério do SAET, poderão ser incluídos reboques ou semirreboques adicionais na AET, desde que o conjunto engatado não ultrapasse os limites preconizados no art. 20, e que estes reboques possuam a mesma configuração, com o mesmo tipo de carroceria e mesma quantidade e distribuição de eixos.

§ 3º Conjuntos transportadores formados por reboque ou semirreboque extensíveis, terão validade por período, com prazo de validade de até um ano, somente se transitarem com 23,0m (vinte e três metros) de comprimento total, devido as excepcionalidades de manobra desses veículos.

Seção II

Pedidos de Autorização Especial de Trânsito - AET

Art. 21. A solicitação da AET deverá ser feita através do sítio do DNIT na Internet, pelo SIAET, somente por transportadores (pessoa física ou pessoa jurídica responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal e no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC/ANTT ou quando transportando carga própria).

Parágrafo único. Caso o SIAET esteja inacessível ou indisponível na Internet por mais de setenta e duas horas, ininterruptamente, a solicitação poderá ser feita na SRE/DNIT com circunscrição sobre o local onde se iniciará o transporte, ou no local da matriz, filial ou do representante legal do solicitante,

utilizando formulário homologado pelo DNIT, devendo ser encaminhada cópia das licenças liberadas excepcionalmente para o SAET, em no máximo um dia útil, sendo a Superintendência responsável pela confirmação do recebimento das mesmas.

Art. 22. No requerimento de solicitação de AET deverá constar a placa e o número do Registro Nacional de Veículo - RENAVAN dos veículos declarados, bem como o número do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga - RNTRC, emitido junto à ANTT, podendo ainda ser solicitado cópia do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV e outro documento que o SAET julgue necessário.

Parágrafo único. Conforme ordenamento jurídico da ANTT, não poderá ser exigido o RNTRC do Transportador de Carga Própria - TCP, sendo este caracterizado quando a nota fiscal dos produtos tem como emitente ou como destinatário a empresa, entidade ou o indivíduo proprietário, o coproprietário ou o arrendário do veículo.

Art. 23. Sempre que o conjunto transportador ou o veículo especial apresentar PBTC igual ou superior a 100t (cem toneladas), ou largura igual ou superior a 6,00m (seis metros), ou altura igual ou superior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) será exigida a indicação de um engenheiro mecânico, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, cadastrado no DNIT como responsável técnico pelo transporte previsto, que aprovará a combinação veicular de carga da AET, quanto à segurança.

Parágrafo único. O DNIT, caso julgue necessário, poderá solicitar elementos técnicos complementares referentes ao transporte, desde que tecnicamente justificado e em consonância com os setores envolvidos e o SAET.

Art. 24. Deverão ser observados os seguintes prazos para liberação da AET, conforme abaixo:

I - para o conjunto transportador ou veículo especial, que atenda os parâmetros do art. 20, e para aqueles que necessite de consulta de viabilidade de SRE/DNIT ou de empresas concessionárias, em atendimento ao art. 15, o DNIT terá o prazo de até dez dias úteis para a análise e liberação da AET; e

II - para o conjunto transportador ou veículo especial que demande entrega de EVE ou análise da CGDESP, conforme art. 9º, o DNIT terá o prazo de até trinta dias úteis para a análise e liberação da AET.

§ 1º O transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensão, em caráter de emergência e de interesse público, a critério do DNIT, poderá ser autorizado pelo SAET, para período específico, sem as consultas de viabilidade que julgar pertinentes, observando-se os requisitos técnicos exigidos e esquema especial de segurança, não prevalecendo, neste caso, a obrigatoriedade da observância dos dias e horários regulamentares, comunicando as empresas concessionárias de tal ato, em caso de rodovias concessionadas.

§ 2º A critério do SAET, quando identificada a necessidade de vistoria do conjunto transportador ou veículo especial, serão acrescidos dez dias úteis aos prazos definidos para emissão da AET nos incisos I e II.

§ 3º Transcorrido os prazos fixados nos incisos I e II para a análise e liberação da AET, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, em atendimento à Lei nº 13.879, de 2019.

Art. 25. As SRE/DNIT, bem como as empresas concessionárias, deverão manter o SAET ciente sobre o estado de conservação de todo o trecho sob sua jurisdição, sendo responsáveis pela manutenção das informações prestadas no SIAET, quando houver restrição aos limites máximos estabelecidos nesta Resolução, atualizando o mesmo.

§ 1º As restrições físicas temporárias, cadastrados pelas SRE/DNIT ou pelas empresas concessionárias, deverão ser tecnicamente justificadas no sistema de emissão de AET, devendo as modificações realizadas no servidor serem comunicadas ao SAET para gerência dos dados, via processo administrativo específico, através do SEI, em até dez dias após o cadastro.

§ 2º Toda restrição física definitiva somente poderá ser inserida no SIAET pelo SAET, após manifestação oficial, da SRE/DNIT ou das empresas concessionárias, anexada documentação comprobatória respectiva, com a obrigatoriedade de apresentação de cálculos e desenhos esquemáticos do trecho e não apenas o mero apontamento das manifestações patológicas, via SEI.

§ 3º As informações relativas às restrições físicas temporárias ou definitivas cadastradas no SIAET, serão consideradas na viabilização da AET, conforme § 2º do art. 15, sendo a SRE/DNIT e as empresas concessionárias responsáveis pela omissão destas informações ao SAET.

Art. 26. Toda AET emitida pelo DNIT deverá ser autorizada pelo seu Diretor-Geral ou por servidor do órgão expressamente credenciado pelo mesmo.

Art. 27. Para o transporte de cargas indivisíveis, tais como postes, barras de ferro, vigas de concreto ou similares, deverá ser utilizado veículo ou combinação de veículos adequado que evite excessos quando a carga for acomodada na carroceria do veículo, sendo admitido um excesso traseiro ou dianteiro máximo de 1,00m (um metros), conforme § 2º do art. 5º, desde que a sua parte excedente seja protegida com uma placa retangular fixada na extremidade da mesma, tornando-a uma superfície plana, confeccionada em madeira ou outro material capaz de resistir a possíveis impactos em caso de acidentes, conforme os critérios e especificações constantes na Resolução CONTRAN nº 520, de 2015.

§ 1º As cargas indivisíveis relacionadas no caput deste artigo, quando apresentarem excesso dianteiro máximo de 1,00m (um metro), estarão dispensadas de acompanhamento de escolta, desde que observado o §3º do art. 5º.

§ 2º Quando o transporte for realizado em reboque ou semirreboque extensível, operando na sua totalidade, poderá exceder o limite de 1,00m (um metro) de excesso traseiro, desde que devidamente adotados os requisitos de segurança descritos no caput deste artigo e observado o §2º do art. 5º.

§ 3º Em casos de interesse público, a critério do SAET, poderão ser autorizados excesso traseiro ou dianteiro superior a 1,00m (um metro) sem acompanhamento de escolta, com permissão para transportar durante as vinte e quatro horas do dia.

CAPÍTULO IV

TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA VIA - TUV

Art. 28. Os veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e os veículos especiais, com PBTC superior a 74t (setenta e quatro toneladas), ficam sujeitos ao pagamento da Tarifa de Utilização da Via - TUV, referente ao excedente a este limite e de acordo com o que dispõe esta Resolução, conforme Anexo II.

Art. 29. O pagamento da TUV exime o transportador de pagamento de multa por excessos de peso, desde que o conjunto esteja de acordo com as condições especificadas na respectiva AET.

Art. 30. O valor da TUV será obtido conforme expressão constante no Anexo II.

Art. 31. A TUV será calculada em função da distância a ser percorrida entre os pontos de origem e destino da carga e compreenderá também, o retorno do conjunto transportador vazio, pelo qual não será cobrado acréscimo de tarifa, desde que o mesmo não exceda o limite legal de 74t (setenta e quatro toneladas), quando então será cobrada a tarifa correspondente ao retorno.

§ 1º O Índice Aplicado à Multa de Trânsito - IAMT é relacionado ao índice de excesso de peso do CTB, sendo seu valor equivalente a 1/30 (um trinta avos) do valor da multa aplicada, para fins de compensação.

§ 2º A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR do DNIT atualizará automaticamente os cálculos estabelecidos no art. 30 sempre que houver alteração do IAMT.

Art. 32. O pagamento da TUV poderá ser efetuado em rede bancária através de documento próprio de arrecadação.

Parágrafo único. A TUV paga e não utilizada, desde que solicitada pelo transportador dentro do prazo de quarenta e cinco dias após a liberação da AET, poderá ser empregada em nova autorização, desde que comprovada a não realização do transporte.

CAPÍTULO V

VEÍCULOS ESPECIAIS

Art. 33. Os veículos especiais, definidos no inciso VII do art. 4º, que apresentarem dimensões ou pesos superiores aos previstos na legislação de trânsito, somente poderão circular nas rodovias federais munidos de AET.

Art. 34. Aos veículos especiais equipados com guindaste, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, poderão ser fornecidas AET com prazo de validade conforme regulamentado pelo CTB.

§ 1º Aos veículos de que trata este artigo, quando apresentarem excessos dianteiro ou traseiro, até 3,00 m (três metros), além dos para-choques, assim como pesos brutos totais, iguais ou inferiores, à 57,0 t (cinquenta e sete toneladas), poderá ser fornecida AET por período, para transitar vinte e quatro horas por dia, sem acompanhamento de escolta, condicionando-se o trânsito noturno a estarem os mesmos equipados com sistema de iluminação e sinalização elétrica de acordo com o estabelecido na legislação de trânsito em vigor.

§ 2º Nos casos em que esses veículos não se enquadrarem nos limites previstos no § 1º, quando apresentarem excessos dianteiro ou traseiro superiores a 3,00 m (três metros), além dos para-choques, assim como PBTC superiores à 57,0 t (cinquenta e sete toneladas), poderá ser fornecida AET com prazo de validade de até noventa dias, condicionando-se o trânsito noturno a estarem os mesmos equipados com sistema de iluminação e sinalização elétrica de acordo com o estabelecido na legislação de trânsito em vigor, e, a critério do DNIT, a necessidade de utilização de escolta e do pagamento da TUV, prevista no Capítulo IV.

§ 3º Ao caminhão munck ou guindauto, será fornecida AET em consonância com o caput deste artigo, desde que não apresente qualquer excesso longitudinal.

§ 4º O caminhão munck ou guindauto que apresentar excesso longitudinal, limitado ao determinado pelo art. 27, disporá de AET com validade de noventa dias.

Art. 35. Não estão enquadrados como veículos especiais aqueles destinados ao transporte de veículos automotores ou outras cargas divisíveis, dentro dos limites regulamentares das Resoluções do CONTRAN específicas.

Parágrafo único. Excepcionalmente, a critério do DNIT, poderá ser autorizado o transporte de veículos de tração ou tracionados em semirreboques com largura igual ou superior a 3,00m de largura.

CAPÍTULO VI

PAGAMENTO

Art. 36. A concessão pelo DNIT de AET fica vinculada ao pagamento da Tarifa de Expedição de Autorização Especial de Trânsito - TEAET.

§ 1º Quando da incidência de TUV, será gerada uma guia de arrecadação adicional, referente ao excedente de peso da AET liberada.

§ 2º O não pagamento da guia de arrecadação no prazo estabelecido no documento de cobrança implica na suspensão dos efeitos da AET concedida até a confirmação da compensação do débito no SIAET, ficando o transportador sujeito às penas do inciso III do art. 231 do CTB, bem como o bloqueio de novas solicitações de AET para o transportador inadimplente e para a placa do veículo informada na autorização em débito, para todas as Resoluções emitidas pelo DNIT.

§ 3º A liberação para o transportador fazer novas solicitações de AET, na hipótese de atraso dos pagamentos, somente será restabelecida após a compensação bancária dos débitos.

§ 4º O pagamento duplicado da mesma guia de arrecadação da AET poderá ser ressarcido ao transportador, desde que solicitada dentro de trinta dias após a liberação da mesma, e apresentadas uma carta de solicitação de reembolso de pagamento em duplicidade assinada pelo responsável, constando os dados bancários do requerente da autorização para depósito dos valores em questão, cópia da AET paga em duplicidade, cópias dos boletos e comprovantes originais de ambos os pagamentos.

§ 5º A AET, cujo veículo trator, veículo especial ou equipamento apresentar problema mecânico que necessite da sua troca e não seja contemplado com o disposto no § 6º do art. 5º, ou ainda quando for determinada pela autoridade fiscalizadora a correção de dados constantes na licença, poderá sofrer uma substituição, desde que a licença possua percurso definido, com acompanhamento de escolta policial ou incidência de TUV.

Art. 37. A TEAET será cobrada por documento expedido, vinculado à numeração da AET.

§ 1º Toda AET solicitada e liberada terá no seu cadastro as TEAET e TUV geradas, não havendo possibilidade de cancelamento da licença.

§ 2º A AET substituta, em atenção ao § 5º do art. 36, gerará automaticamente nova TEAET.

Art. 38. A TUV será gerada após a emissão da AET pelo transportador.

§ 1º Somente será gerado a guia de arrecadação, referente a TUV, àquele transporte a que se refere o art. 28.

§ 2º A AET substituta não gerará nova guia de arrecadação, referente a TUV, desde que não haja alteração no percurso com inclusão de quilometragem ou no PBTC previamente declarado.

§ 3º O pagamento de nova guia de arrecadação da TUV para AET substituta atenderá a diferença na quantia paga e a devedora, em função de inclusão de quilometragem no percurso ou elevação PBTC previamente declarado na autorização substituída.

CAPÍTULO VII

FISCALIZAÇÃO

Art. 39. A fiscalização será exercida pela PRF e pelo DNIT, a qualquer tempo da viagem, nos termos da legislação vigente, possibilitando a vistoria do conjunto transportador, da carga, da escolta e anotações referentes à passagem por ponto específico, na forma que se segue:

I - a documentação, as dimensões, o peso e a sinalização conforme prescrito na AET, podendo a anotação ocorrer diretamente no SIAET;

II - na fiscalização do excesso de peso pela nota fiscal da carga transportada, será conferido o somatório da tara especificada na AET com o peso indicado na nota fiscal, sendo aplicado o auto de infração apenas quando este resultado for superior ao PBTC constante na autorização;

III - a fiscalização pela nota fiscal da carga, não exclui a pesagem em balanças, no decorrer do percurso;

IV - o transportador poderá, a seu critério, transitar com veículos especiais ou combinações de veículos, carregado ou vazio, com dimensões ou peso inferiores ao constante na AET, desde que atendida a legislação e o contido nesta Resolução.

§ 1º Só será admitida a pesagem de veículos por equipamentos fixos ou portáteis, cujo modelo seja aprovado pelo Inmetro, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

§ 2º Quando constatada qualquer irregularidade no conjunto transportador, em desacordo com a respectiva AET, deverá ser lavrado o auto de infração e o veículo somente poderá prosseguir viagem após a regularização.

§ 3º É obrigatório durante a execução do transporte, o porte da Nota Fiscal ou Conhecimento de Transporte, junto a AET, com o peso bruto declarado da carga transportada.

CAPÍTULO VII

INFRAÇÕES E PENALIDADES

Seção I

Deveres dos Transportadores

Art. 40. Constitui, solidariamente, dever do transportador e da empresa responsável pela viabilização estrutural e geométrica do percurso, quando necessária, o conhecimento e a fiel observância dos preceitos aqui contidos, na legislação de trânsito vigente e demais disposições regulamentares de trânsito, especialmente as do DNIT, bem como a reposição de quaisquer danos ao patrimônio público, desde que, comprovadamente, oriundos da execução do transporte.

Art. 41. O transportador e embarcador devem buscar em conjunto com as empresas de escolta das cargas soluções tecnológicas que permitam a comunicação imediata e simultânea entre os envolvidos na execução do transporte.

Art. 42. É obrigação do transportador fornecer uma cópia da AET para a empresa contratada para escolta da carga, planejando em conjunto a execução do serviço de transporte e escolta da carga indivisível.

Seção II

Penalidades

Art. 43. A não observância dos preceitos desta Resolução sujeita o infrator às penalidades previstas no artigo 231 e seus incisos do CTB, conforme cabível, além das medidas administrativas aplicáveis.

Art. 44. A imposição das penalidades previstas nesta Resolução não exonera o infrator de outras cominações e encargos de naturezas penais, cíveis ou administrativas decorrentes da prática de infração.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 45. Deverá constar em cada AET, obrigatoriamente, uma numeração correspondente, a ser reiniciada a cada exercício, devendo conter, ainda, quando for o caso, demais condicionantes referentes à segurança do trânsito, devendo a evolução tecnológica ser considerada na substituição do processo, desde que devidamente comprovada a sua eficiência.

Art. 46. A juízo do DNIT poderá ser indicado à utilização do sistema de colchão de ar, balão ou outros, para redução, ou melhor, distribuição da carga transportada, com o objetivo de se reduzir a pressão a ser transmitida ao pavimento e obras de arte especiais ou, no caso de adoção de outro sistema não convencional, deverá o transportador apresentar certificado de aprovação do equipamento pelo Inmetro ou outro órgão oficial competente, reconhecido pelo DNIT.

Art. 47. A AET não exime o transportador da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos ou suas cargas vierem a causar à via, sua sinalização e a terceiros, conforme art. 101 do CTB.

Art. 48. Na formação de comboio, não deverão ser tolerados excessos longitudinais, assim como partes perfurantes ou cortantes, tais como postes, barras de ferro, vigas de concreto, caçambas, lâminas e similares que atentem contra à segurança viária.

Art. 49. O transporte integrado de mercadorias, através de cofres de cargas e construções modulares habitáveis (tais como escritórios, alojamentos, salas e banheiros), será enquadrado nesta Resolução apenas quando houver excesso de dimensões.

Art. 50. Na fixação dos parâmetros de segurança, objeto desta Resolução, será observado os critérios de dimensionamento de escolta, conforme Anexo III.

Art. 51. A fiscalização na via das atividades aqui regulamentadas será exercida pelo DNIT ou pela PRF.

Art. 52. No transporte de cargas superdimensionadas acompanhadas por escolta policial, a PRF poderá determinar o aumento da velocidade das combinações veiculares e veículos especiais, além dos limites dispostos no Anexo III, em vista da fluidez do trânsito, respeitados os requisitos de segurança viária, desde que haja concordância expressa do transportador identificado no cabeçalho da AET para tal, não o eximindo das responsabilidades em caso de acidente.

Art. 53. O transporte de cargas do segmento eólico, devido às dimensões próprias, será tratado em norma específica, no quesito do dimensionamento para utilização de escolta e dá outras providências.

Art. 54. As dúvidas e os casos omissos deste Regulamento serão resolvidos pelo SAET.

ANEXO II

FÓRMULA PARA CÁLCULO DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA VIA - TUV

$$TUV = IAMT (PBTC - L) \cdot K$$

Onde:

TUV = Tarifa de Utilização da Via, em moeda vigente, desprezados os centavos após o cálculo final;

IAMT = Índice Aplicado à Multa de Trânsito;

PBTC = Peso Bruto Total Combinado, com ou sem carga, em toneladas;

L = Limite máximo do peso 74 t

K = Fator, função da distância de transporte, conforme Anexo I

OBS.: A expressão (PBT - L) corresponde ao excesso de peso sobre o limite estabelecido de 74 t (setenta e quatro toneladas).

TABELA DE VALORES DE "K"

PARA A TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA VIA - TUV POR TONELADA

DISTÂNCIA EM KM	VALOR DE REF.	VALOR DE K
0 - 19	0.10	12.00
20 - 39	0.11	13.20
40 - 59	0.12	14.40
60 - 79	0.13	15.60
80 - 99	0.14	16.80
100 - 139	0.15	18.00
140 - 179	0.16	19.20
180 - 219	0.17	20.40
220 - 259	0.18	21.60
260 - 319	0.19	22.80
320 - 379	0.20	24.00
380 - 439	0.21	25.20
440 - 499	0.22	26.40
500 - 559	0.23	27.60
560 - 639	0.24	28.80
640 - 719	0.25	30.00
720 - 799	0.26	31.20
800 - 879	0.27	32.40
880 - 959	0.28	33.60
960 - 1039	0.29	34.80
1040 - 1119	0.30	36.00
1120 - 1199	0.31	37.20
1200 - 1279	0.32	38.40
1280 - 1359	0.33	39.60
1360 - 1439	0.34	40.80
1440 - 1519	0.35	42.00
1520 - 1599	0.36	43.20
1600 - 1679	0.37	44.40
1680 - 1759	0.38	45.60
1760 - 1839	0.39	46.80
1840 - 1919	0.40	48.00
1920 - 1999	0.41	49.20
2000 - 2079	0.42	50.40
2080 - 2159	0.43	51.60
2160 - 2239	0.44	52.80
2240 - 2319	0.45	54.00
2320 - 2399	0.46	55.20
2400 - 2479	0.47	56.40
2480 - 2559	0.48	57.60
2560 - 2639	0.49	58.80
2640 - 2719	0.50	60.00
2720 - 2799	0.51	61.20
2800 - 2879	0.52	62.40
2880 - 2959	0.53	63.60
2960 - 3039	0.54	64.80
3040 - 3119	0.55	66.00

3120 - 3199	0.56	67.20
3200 - 3279	0.57	68.40
3280 - 3359	0.58	69.60
3360 - 3439	0.59	70.80
3440 - 3519	0.60	72.00
3520 - 3599	0.61	73.20
3600 - 3679	0.62	74.40
3680 - 3759	0.63	75.60
3760 - 3839	0.64	76.80
3840 - 3919	0.65	78.00
3920 - 3999	0.66	79.20

ANEXO III

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA
PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR

CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO	CARACTERÍSTICAS DAS RODOVIAS									
	DE PISTA SIMPLES	DE PISTA DUPLA								
DIMENSÕES: EM METRO PESO: EM TONELADAS	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA								
	CREDENCIADA	PRF	TOTAL	KM/H	CREDENCIADA	PRF	TOTAL	KM/H		
Largura:										
até 3,20	-	-	-	60	-	-	-	60		
de 3,21 a 3,80	1	-	1	50	1	-	1	60		
de 3,81 a 5,00	2	-	2	50	1	-	1	60		
de 5,01 à 5,50	1	1	2	40	2	-	2	50		
acima de 5,50	2	1	3	40	1	1	2	40		
Comprimento:										
até 30,0	-	-	-	60	-	-	-	60		
30,01 até 35,00	1	-	1	50	1	-	1	60		
35,01 até 55,00	2	-	2	50	1	-	1	50		
55,01 até 75,00	2	1	3	40	2	-	2	40		
acima de 75,00	2	1	3	40	2	1	3	40		
Altura:										
até 5,00	-	-	-	60	-	-	-	60		
5,01 até 5,50	1	-	1	40	1	-	1	50		
acima de 5,50	2	-	2	30	1	-	1	40		
Excesso Dianteiro:										
até 1,00	-	-	-	60	-	-	-	60		
acima de 1,00	1	-	1	50	1	-	1	60		
Excesso Traseiro:										
até 1,00	-	-	-	60	-	-	-	60		
acima de 1,00	1	-	1	50	1	-	1	60		
Peso:										
até 74,0	-	-	-	70	-	-	-	70		
acima de 74 até 100	-	-	-	60	-	-	-	60		
acima de 100 até 350	1	-	1	40	1	-	1	40		
acima de 350	2	1	3	30	2	1	3	40		
Observações:										

- Para cargas de peso superior a 100 toneladas, as velocidades admissíveis variarão de 5 a 40 km/h.

- Sempre que houver necessidade de inversão de pista, bloqueios de acessos, tráfego na contramão, remoção de sinalização ou de trânsito no período noturno (casos em que seja mais seguro o trânsito tarde da noite, quando o fluxo de veículos é menor), estabelecer previamente contato com a Polícia Rodoviária Federal com circunscrição sobre o trecho para, em conjunto, planejarem a execução do serviço.

ANEXO IV

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA

COMBOIO EM PISTA SIMPLES

Legenda: C: Comprimento L: Largura H: Altura P: Peso	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS	COMBOIO DE 3 VEÍCULOS	COMBOIO DE 4 VEÍCULOS			
	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF
C até 25,00 m L até 3,20 m H até 4,40 m P até 74 t	0	-	0	-	0	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-
C até 25,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 74 t	2	-	2	-	2	1

C até 30,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 80 t	2	-	2	-	2	1
OBSERVAÇÕES:	C - COMPRIMENTO	L - LARGURA	H - ALTURA			
	P - PESO	CRED - EMPRESA CREDENCIADA				
			PRF - POLICIA RODOVIARIA FEDERAL			

- COMBOIO EM PISTA DUPLA -

	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS		COMBOIO DE 3 VEÍCULOS		COMBOIO DE 4 VEÍCULOS		COMBOIO DE 5 VEÍCULOS		COMBOIO DE 6 VEÍCULOS	
	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF	CRED	PRF
C até 25,00 m L até 3,20 m H até 4,40 m P até 74 t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	-
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 74 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1

C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
OBSERVAÇÕES:	C - COMPRIMENTO	L - LARGURA	H - ALTURA							
	P - PESO	CRED - EMPRESA CREDENCIADA								
		PRF - POLICIA RODOVIARIA FEDERAL								

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.