

## **RESOLUÇÃO Nº 4/2021 – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA/DNIT**

Foi publicada na edição do Diário Oficial da União de 12/02/2021, a Resolução nº 4/2021 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte/DNIT, que altera a Resolução nº 1/2021 do mesmo órgão.

Nos termos da Resolução nº 1/2021, de 08 de janeiro, o DNIT estabeleceu normas sobre 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, observados os limites e os requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.

As referidas normas aplicam-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.

Cumprе ressaltar que a Resolução 4/2021 entrará em vigor juntamente com a Resolução DNIT nº 1, ou seja, 60 dias após a publicação dessa no DOU, que se deu em 12 de janeiro de 2021.

➤ **Confira:**

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 12/02/2021 | Edição: 30 | Seção: 1 | Página: 72

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

## RESOLUÇÃO Nº 4, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2021

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 89, caput, inciso II, e § 1º da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e os arts. 9º, inciso I e 24, inciso IV, e § 3º do Anexo I do Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015, e tendo em vista o disposto nos arts. 21, inciso XIV, e 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, e na Resolução nº 520, de 29 de janeiro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito, e o que consta no processo nº 50600.004347/2020-92, resolve:

Art. 1º A Resolução DNIT nº 1, de 8 de janeiro de 2021, publicada no DOU em 12 de janeiro de 2021, que estabelece normas sobre 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, observados os limites e os requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 19....."

§ 7º Para o transporte que utilizar linha de eixos para sua realização, quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), a critério do DNIT, deverá o transportador apresentar o Atestado de Estabilidade Estrutural com Conjunto de Linha de Eixos - ATESTLE, com a comprovação do "Momento Máximo de Flexão" ou, em substituição, com a apresentação do desenho técnico da estrutura com vista lateral em que estarão indicados os pontos de apoio da carga, cálculos detalhados, diagramas dos momentos fletores que incidirão no carregamento proposto comparativo com os momentos fletores de projetos e laudos, circuito hidráulico que deverá ser utilizado na execução do transporte e distribuição de carga por linha de eixo, incluindo as placas de identificação veicular ou número RENAVAM de cada módulo hidráulico, devidamente assinada por engenheiro mecânico, acompanhado da respectiva ART."

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor junto com a Resolução DNIT nº 1, de 8 de janeiro de 2021, publicada no DOU em 12 de janeiro de 2021.

**ANTÔNIO LEITE  
DOS SANTOS  
FILHO**

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 12/01/2021 | Edição: 7 | Seção: 1 | Página: 29

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

## RESOLUÇÃO Nº 1, DE 8 DE JANEIRO DE 2021

Estabelece normas sobre 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, observados os limites e os requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

O DIRETOR-GERAL SUBSTITUTO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 89, caput, inciso II, e § 1º da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e os arts. 9º, inciso I e 24, inciso IV, e § 3º do Anexo I do Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015, e tendo em vista o disposto nos arts. 21, inciso XIV, e 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, e na Resolução nº 520, de 29 de janeiro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito, e o que consta no processo nº 50600.004347/2020-92, resolve:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Esta Resolução estabelece normas sobre 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, observados os limites e os requisitos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.

Parágrafo único. Esta Resolução 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 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 aos limites estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 210, de 13 de novembro de 2006, somente poderá ser realizado mediante a obtenção da Autorização Especial de Trânsito-AET expedida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT, sendo o porte desse documento obrigatório, nos termos da Resolução CONTRAN nº 520, de 29 de janeiro de 2015.

Art. 3º Nenhum veículo transportador de carga indivisível poderá transitar em rodovia federal sem oferecer completa segurança, especialmente quanto à sua sinalização.

Art. 4º Para os fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

I - Autorização Especial de Trânsito-AET: documento expedido pelo DNIT para veículo ou combinação de veículos e equipamentos destinado ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões aos limites estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 210, de 2006;

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

III - carga composta de mais de uma unidade indivisível: carga constituída de duas ou mais unidades de cargas indivisíveis;

IV - carga indivisível: carga unitária que, quando carregada, apresenta peso ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, ou cujo transporte requeira o uso de veículos apropriados com lotação, dimensões, estrutura, suspensão e direção adequadas, a exemplo de equipamentos, máquinas, peças, pás eólicas, vagões, transformadores, reatores, guindastes, máquinas de uso industrial, máquinas da construção civil, do segmento agrícola e de terraplanagem, estruturas metálicas, silos, caminhões basculantes ou veículos de serviço fora de estrada, dentre outros;

V - comboio: 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);

VI - conjunto transportador: veículo ou combinação de veículos, utilizados na operação de transporte;

VII - consulta de viabilidade: análise da viabilidade do transporte a partir do levantamento das condições e das limitações físicas e operacionais da rodovia, quanto à sua transitabilidade;

VIII - eixos em tandem: 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;

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

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

XI - Estudo de Viabilidade Estrutural-EVE: estudo da capacidade das 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 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;

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

XIII - excesso de peso: 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 CONTRAN nº 210, de 2006;

XIV - excesso lateral direito ou esquerdo: excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroceria;

XV - excesso longitudinal dianteiro: excesso da carga medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator;

XVI - excesso longitudinal traseiro ou excesso além da carroceria: excesso da carga medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroceria;

XVII - excessos de dimensões: excessos de comprimento, largura e altura, com dimensões superiores aos limites máximos admitidos pela legislação de trânsito vigente;

XVIII - gôndola, viga, plataforma intermediária, espaçador, skid, articulado ou não: equipamento empregado no transporte de cargas indivisíveis superdimensionadas e superpesadas;

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

XX - Laudo Técnico de Acompanhamento-LTA: documento 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 das mesmas, sugerindo ou não a liberação das obras para um possível novo transporte com carregamento com as mesmas características do transporte em questão;

XXI - Laudo Técnico de Instrumentação-LTI: estudo voltado à análise de estruturas de OAE, por meio da instrumentação, visando a verificação das tensões e deformações, que integrará o LTA quando necessário;

XXII - linha de eixos: 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;

XXIII - módulo hidráulico: 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;

XXIV - Plano de Contingência: instrumento de orientação para a execução dos planos de ação de emergência para respostas imediatas a eventos acidentais envolvendo cargas indivisíveis, com o levantamento das condições operacionais da via e da infraestrutura viária e de apoio;

XXV - pneumático de base extra larga: pneu com diâmetro total maior ou igual a um metro e largura do pneu maior ou igual a 385 mm (trezentos e oitenta e cinco milímetros), sendo denominado pneumático convencional aquele com dimensões inferiores a esta;

XXVI - reboque ou semirreboque modular hidráulico: veículo constituído de um ou mais módulos hidráulicos com eixos direcionais;

XXVII - restrição física definitiva: conjunto de impedimentos de tráfego na rodovia de caráter permanente, relativos ao gabarito vertical e horizontal da rodovia, tais como pontes, viadutos, passarelas, pórticos, postos de pesagem, mureta de proteção, defesa metálica, e outros;

XXVIII - restrição física temporária: conjunto de impedimentos de tráfego da rodovia de caráter eventual, relativos ao gabarito vertical e horizontal da rodovia ou capacidade de peso, com duração programada, tais como obras em execução, obras programadas, pontes com limitação de peso, estreitamento de pista e outros;

XXIX - Sistema de Gerenciamento de Autorização Especial de Trânsito-SIAET: sistema informatizado de prestação de serviços através da Internet, desenvolvido para solicitação, análise e expedição de AET, no âmbito do DNIT;

XXX - Sistema de Gerenciamento de Obras de Arte-SGO: sistema de monitoramento das Obras de Arte Especiais-OAE que consiste no levantamento de dados e na digitalização de imagens e informações para formação de banco de dados com o cadastro, as condições e o histórico de cada obra de arte;

XXXI - Transportador: 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, seja como Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas-CTC, Transportador Autônomo de Cargas-TAC, Transportador Rodoviário de Carga Própria-TCP ou Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas-TRRC.

XXXII - veículo especial: veículo 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 subestações móveis, caminhões munck ou guindautos, dentre outros;

XXXIII - veículo reboque ou semirreboque: 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 à sua unidade tratora;

XXXIV - veículo transportador modular auto propelido: 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; e

XXXV - veículo trator ou de tração: veículo automotor projetado e fabricado para tracionar ou arrastar veículos, reboques, semirreboques e equipamentos.

§ 1º. Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito-AET para veículos ou combinações veiculares que estejam regulamentadas por normativo diverso do CONTRAN, caso assim o regimento.

§ 2º 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.

## CAPÍTULO II

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Seção I

##### Dos requisitos para o transporte

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 no art. 11, observado rigorosamente as especificações do fabricante ou do 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, incluindo largura, altura e comprimento, e distribuição de peso por eixo, dentro do especificado por esta Resolução, 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 1,00 m (um metro), 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 II.

§ 3º Sendo identificado excesso nas dimensões de largura ou comprimento, com ou sem carga, os conjuntos transportadores, veículos ou combinações de veículos deverão ser sinalizados com placa traseira especial de advertência, conforme os critérios e especificações constantes da Resolução CONTRAN nº 520, de 29 de janeiro de 2015.

§ 4º O veículo trator ou de tração deverá possuir Capacidade Máxima de Tração-CMT igual ou superior ao PBTC, observando 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, do semirreboque e de acessórios para a realização do transporte, fornecido pelo fabricante ou pelo órgão certificador competente reconhecido pelo Inmetro, quando suspeitar da inadequação para a realização do transporte.

§ 6º 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, em razão de suas peculiaridades construtivas e de operações, dando ciência à PRF e à empresa concessionária, se for o caso.

§ 7º O DNIT poderá realizar vistoria e aferição de peso dos conjuntos transportadores no transporte de cargas indivisíveis ou veículos especiais para o qual for solicitado a AET, de caráter preventivo, nos termos do art. 21, inciso XIV, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro.

§ 8º 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 questão, se comprovada a necessidade de tração adicional, ou para troca, em caso de problema mecânico.

§ 9º 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 § 8º, ou ainda quando for determinada pela autoridade fiscalizadora a correção de dados constantes na licença, poderá sofrer uma substituição, desde que a licença possua acompanhamento de escolta policial ou incidência de Tarifa de Utilização da Via-TUV.

§ 10. 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, a qualquer tempo, ser requisitada a apresentação de tal documentação comprobatória à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias-CGPRT, unidade da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária-DIR do DNIT.

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

§ 12. O reboque ou semirreboque MHPB poderá ser considerado um veículo modular auto propelido, desde que operado em veículo trator ou de tração, funcionando com sua própria força motora, podendo, quando autorizado expressamente pelo DNIT ou pela PRF, ser utilizado para vencer pequenas distâncias, tais como a travessia de OAE ou de trajeto com curvas de pequeno raio.

## Seção II

### Dos procedimentos em caso de acidente

Art. 6º Em caso de acidente ou problema mecânico em rodovias sob jurisdição do DNIT, caberá ao transportador a responsabilidade pela sinalização e remoção tempestiva da carga.

§ 1º Para os transportes de carga em limites superiores aos dispostos no art. 24, deverão ser apresentados à Polícia Rodoviária Federal e ao DNIT o plano de contingência em até seis horas e a retomada do fluxo normal de tráfego em até vinte e quatro horas.

§ 2º Para outros trechos rodoviários, deverão ser atendidos os normativos dispostos pela autoridade com circunscrição sobre a via.

§ 3º Em caso de não cumprimento dos prazos do §1º, poderá o DNIT realizar a remoção da carga e do veículo da via, com a devida cobrança ao transportador pelos custos incorridos, como forma de ressarcimento ao erário.

§ 4º Quando necessário o acompanhamento de escolta policial, conforme os critérios constantes no Anexo II, poderá ser exigida a disponibilização prévia do plano de contingência pelo transportador à Polícia Rodoviária Federal, como condição para a execução da escolta.

§ 5º Para atendimento do disposto no § 4º o plano de contingência deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Identificação da empresa responsável pelo transporte;
- b) Telefones de contato, disponíveis 24h por dia, para acionamento em caso de sinistro;
- c) Mapa da rota;
- d) Pontos de parada;
- e) Dados da carga;
- f) Plano de ações com descrição dos possíveis cenários de incidentes envolvendo o transporte rodoviário e as respectivas providências imediatas para liberar o fluxo e imediatas para solucionar o problema, pelo menos, para os seguintes casos:

I - Falha mecânica do caminhão-trator ou do semirreboque;

II - Incêndio;

III - Saída do leito carroçável;

IV - Tombamento do conjunto transportador;

V - Acidentes envolvendo outros veículos, com ou sem vítimas; e

VI - outros cenários que a empresa considerar relevante.

g) Relação dos recursos disponíveis em cada cenário e de sua localização, dentre eles: sinalização extra diurna e noturna, guindastes, veículos de tração e semirreboques reserva, mecânicos especializados, dentre outros.

### Seção III

Dos horários para o transporte

Art. 7º O horário normal de trânsito será do amanhecer ao pôr do sol, inclusive sábados, domingos e feriados, atendidas as condições favoráveis de 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 57,0 t (cinquenta e sete toneladas).

§ 2º O trânsito dos veículos especiais ou combinação de veículos em 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 Deverá ser observado o calendário anual da PRF de restrição de tráfego nas rodovias federais, inclusive nos feriados prolongados e datas festivas.

#### Seção IV

##### Do transporte com escolta

Art. 8º O trânsito dos equipamentos destinados ao transporte que necessite de escolta deverá atender à regulamentação da PRF e aos termos constantes do Anexo II, estabelecendo-se contato com a empresa concessionária responsável pelo trecho operado sob regime de concessão, se for o caso.

§ 1º O transportador, em conjunto com a empresa de escolta, deve buscar soluções tecnológicas que permitam a comunicação imediata e simultânea entre os envolvidos na execução do transporte.

§ 2º O transportador deve fornecer uma cópia da AET à empresa contratada para a escolta, para ciência da execução do transporte autorizado.

#### Seção V

##### Dos locais de parada

Art. 9º Os veículos especiais ou combinação de veículos não deverão estacionar nem parar nos acostamentos das rodovias, mas, em áreas próximas que ofereçam condições para tal.

Parágrafo único. Excepcionalmente, é permitida a breve parada para liberação do trânsito à retaguarda da carga transportada, desde que devidamente sinalizada pela PRF ou empresa de escolta credenciada.

#### Seção VI

##### Do transporte em comboio

Art. 10. 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 III.

§ 1º Poderá ser autorizado o comboio para transportes com limites superiores àqueles estabelecidos no Anexo III, desde que aprovado pela

Coordenação-Geral de Operações Rodoviária-CGPRT mediante consentimento da PRF.

§ 2º A PRF poderá, a seu critério, autorizar a realização de escolta policial para os comboios de cargas de que trata esta Resolução.

§ 3º Na formação de comboio não deverão ser tolerados partes perfurantes ou cortantes, tais como postes, barras de ferro, vigas de concreto, caçambas, lâminas e similares que atentem contra à segurança viária.

## Seção VII

### Da distribuição de peso por eixo

Art. 11. 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 seguintes limites máximos de peso bruto por eixo, linha de eixo ou conjunto de eixos:

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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50 m (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 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50 m (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 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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

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

1. igual ou superior a 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50 m (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 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros): 11,3 toneladas por eixo;

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

c) superior a 2,40 m (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: 10,0 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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (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 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros) e inferior ou

igual a 2,40 m (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 auto direcionais.

§ 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 a 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros), para veículos fabricados ou modificados e licenciados até 31 de janeiro de 2016, excepcionalmente, será autorizado trafegar com até 9,3 t (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 nesta Resolução, ou ainda em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores a 1,35 m (um metro e trinta e cinco centímetros), 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 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) 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 quando se tratar de transporte de carga indivisível peculiar e singular, extraordinariamente pesada, em reboques ou semirreboques para a qual inexistir equipamento no mercado que possibilite o atendimento daqueles limites, acompanhado da justificativa técnica, a qual será submetida à Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projetos-CGDESP, unidade subordinada à Diretoria de Planejamento e Pesquisa-DPP para análise e parecer, podendo ser solicitado EVE.

§ 8º Nos casos especiais, desde que devidamente justificado e apresentada documentação comprobatória, juntamente com o EVE, ambos submetidos 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 reconhecidos 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 XVIII 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 CGPERT para definição de limites máximos de peso bruto por eixo.

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

§ 14. O peso por conjunto de dois eixos direcionais, com distância mínima de entre eixos de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), independente da distância do primeiro eixo, será de 15,0 t (quinze toneladas), em isonomia à Resolução CONTRAN nº 577, de 24 de fevereiro de 2016.

### Seção VIII

#### Da apresentação do Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE

Art. 12. Quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), deverá ser apresentado 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, cabendo ao interessado no transporte o custeio de todas as despesas decorrentes.

Art. 13. O conteúdo do EVE deverá ser composto de:

I - croquis do conjunto transportador: desenho do conjunto transportador mais a carga, assinado por engenheiro mecânico, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, detalhando:

a) a distribuição de peso por eixo;

b) as distâncias entres eixos; e

c) a largura, altura e comprimento, fornecidos pelo contratante do estudo de viabilidade;

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

III - vistoria das OAE: vistoria documentada com fotos recentes e datadas, assinada por engenheiro civil, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, contendo:

a) localização georreferenciada das obras; e

b) levantamentos das características geométricas, estruturais e estado de conservação;

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 - relatório final: conclusão 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.

§ 1º As vistorias das OAE deverão ser realizadas de acordo com o Manual de Normas de Procedimentos-PRO nº 10, de 20 de janeiro de 2004, do Instituto de Pesquisas Rodoviárias-IPR do DNIT, admitindo-se validade de doze meses, desde que não haja registro de eventos estruturalmente relevantes nas OAE neste período.

§ 2º As vistorias de todas as OAE do itinerário serão utilizadas pelo DNIT para alimentação do sistema de gerenciamento de obras, que poderá ser consultado pelas empresas de engenharia interessadas em emissão de EVE mediante solicitação à CGDESP.

§ 3º Quando da entrega de EVE pelo transportador, a empresa especializada de engenharia ou engenheiro civil responsável pelo relatório de vistoria das OAE deverá proceder com as providências para a alteração do SGO quanto às condições das OAE verificadas, para posterior validação pela CGDESP.

§ 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 e a distribuição de peso por eixo seja de porte igual ou inferior ao do EVE tomado como referência, e não se tenham verificado alterações geométricas ou estruturais relevantes nas OAE 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 empresas concessionárias, para análise e recomendações sobre os referidos estudos.

§ 6º De iniciativa da CGDESP ou da CGPERT, poderá ser solicitado EVG complementar, a ser entregue através do SEI, cuja análise se dará pela equipe técnica da CGPERT.

§ 7º Poderá ser solicitado EVE para conjuntos transportadores com PBT do reboque ou semirreboque inferiores aos definidos no caput quando houver limitação de peso em OAE com restrição cadastrada no SIAET no percurso da AET.

## Seção IX

### Da operação de transposição das obras de artes especiais

Art. 14. 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.

§ 1º O LTA e o LTI deverão ser entregues à CGDESP pelo transportador ou pela empresa de engenharia responsável através da formalização de processo administrativo específico no Sistema Eletrônico de Informações-SEI, no prazo de até 3 (três) dias úteis após o vencimento da referida AET.

§ 2º 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.

## Seção X

### Da análise do Setor de Estruturas

Art. 15. Quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 288,0 t (duzentos e oitenta e oito toneladas), o EVE deverá ser submetido à análise da CGDESP.

§ 1º Quando o PBT do reboque ou semirreboque for igual ou superior a 150 t (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.

§ 2º O envio da AET à Coordenação de Projetos e Estruturas-COPES, unidade subordinada à CGDESP, se dará por meio do SIAET, para análise da viabilidade estrutural com base na distribuição do peso/eixo dos conjuntos transportadores e na avaliação visual da OAE, a partir do relatório de inspeção do SGO ou de outras informações que esta possuir.

§ 3º Em casos especiais, na hipótese da SRE informar a existência de alguma restrição em OAE, as AET serão submetidas à análise da COPES, desde que o PBTC do conjunto transportador seja superior a 100,0 t (cem toneladas).

Art. 16. A CGDESP tem o prazo de até 20 (vinte) dias úteis para se manifestar via SIAET.

## Seção XI

### Da travessia de OAE

Art. 17. Na travessia de OAE, para conjuntos transportadores com PBTC superior a 100,0 t (cem toneladas), deverão ser fielmente observadas as seguintes cautelas:

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 adotados, devendo os veículos transitar centrados na pista de rolamento, nas proximidades dos apoios e pelo lado interno da curva; e

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

Parágrafo único. A juízo do DNIT poderá ser indicada a utilização do sistema de colchão de ar, balão ou outros, para redução ou melhor distribuição da carga transportada, com o objetivo de reduzir a pressão a ser transmitida ao pavimento e OAE 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.

### CAPÍTULO III

#### DA AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO

##### Seção I

##### Das solicitações

Art. 18. A solicitação de AET deverá ser realizada através da Internet, no SIAET, pelo transportador, pessoa física ou pessoa jurídica, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal e no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas-RNTRC ou por seu representante formalmente constituído e identificado, conforme referenciado nos dados cadastrais do transportador.

§ 1º O transportador que detenha propriedade ou posse de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria "particular" será considerado como Transportador de Carga Própria-TCP, conforme legislação vigente.

§ 2º Caso o SIAET esteja inacessível ou indisponível por mais de setenta e duas horas, ininterruptamente, a solicitação poderá ser feita na SRE com circunscrição sobre o local onde se iniciará o transporte, ou no foro do transportador, encaminhando-se cópias das licenças liberadas para a CGPERT em no máximo 1 (um) dia útil.

§ 3º Toda AET deverá ser processada pela CGPERT, exceto nas hipóteses de indisponibilidade de que trata o § 2º.

Art. 19. Na solicitação de AET deverá constar:

I - a identificação e características do(s) veículo(s);

II - o número do RNTRC emitido junto à ANTT, exceto para o Transportador de Carga Própria-TCP;

III - o peso e as dimensões do conjunto transportador; e

IV - o nome, CPF e telefone de contato da pessoa física responsável pelo preenchimento do formulário de solicitação.

§ 1º O transportador ou seu representante formalmente constituído e identificado declarará, sob as penas da Lei, a veracidade das informações, o conhecimento e a concordância de todos os termos e condições estabelecidas, sendo responsável pela prestação dos dados fornecidos para obtenção de documento público.

§ 2º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

§ 3º Para a impressão da AET fornecida consoante o art. 21, deverá ser fornecido o número do documento fiscal e a autorização de acesso ao arquivo digital para a verificação do mesmo junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil, se for obrigatória sua emissão conforme a legislação tributária vigente.

§ 4º Sempre que o conjunto transportador ou o veículo especial apresentar PBTC igual ou superior a 100 t (cem toneladas), ou largura igual ou superior a 6,00 m (seis metros), ou altura igual ou superior a 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros), além das informações de que trata o caput, deverá constar na solicitação a aprovação da combinação veicular de carga quanto à sua segurança, através de Projeto Técnico com o diagrama da carga, o desenho esquemático do conjunto transportador e declaração específica assinados por engenheiro mecânico, conforme Resolução CONFEA nº 218, de 1973, acompanhado da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica-ART.

§ 5º Caso julgue necessário, motivadamente, a CGPERT poderá notificar o transportador para fornecimento de elementos técnicos complementares aos descritos no caput e no § 4º.

§ 6º Para transportes de carga cujos limites excedam o disposto no § 4º, deve ser apresentado seguro pelo transportador cuja apólice disponha de cobertura de remoção da carga e do veículo em até vinte e quatro horas em caso de acidente ou problema mecânico e cobertura de danos a terceiros.

§ 7º Para o transporte que utilizar linha de eixos para sua realização, deverá o transportador apresentar o Atestado de Estabilidade Estrutural com Conjunto de Linha de Eixos - ATESTLE, com a comprovação do "Momento Máximo de Flexão" ou, em substituição, com a apresentação do desenho técnico da estrutura com vista lateral em que estarão indicados os pontos de apoio da carga, cálculos detalhados, diagramas dos momentos fletores que incidirão no carregamento proposto comparativo com os momentos fletores de projetos e laudos, circuito hidráulico que deverá ser utilizado na execução do transporte e distribuição de carga por linha de eixo, incluindo as placas de identificação veicular ou número RENAVAM de cada

módulo hidráulico, devidamente assinada por engenheiro mecânico, acompanhado da respectiva ART.

§ 8º Poderá, a qualquer tempo, o DNIT requerer do transportador um Atestado de Comprovação-AC, detalhando as dimensões, peso, quantidade de carga transportada, origem, destino e transportadora contratada, a ser fornecida pelo contratante do transportador da carga, assinada por representante legal ou preposto, declarando ainda ser conhecedor que a declaração de informações falsas está sujeita às sanções administrativas, civis e penais aplicáveis.

## Seção II

### Dos prazos

Art. 20. Deverão ser observados os seguintes prazos máximos para análise e liberação da AET pelo DNIT:

I - 15 (quinze) dias: para o conjunto transportador ou veículo especial, que atenda os parâmetros do art. 22, e para aqueles que necessitem de consulta de viabilidade à SRE ou às empresas concessionárias; e

II - 45 (quarenta e cinco) dias: para o conjunto transportador ou veículo especial que demande entrega de EVE ou EVG ou análise da CGDESP.

§ 1º O transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensão poderá ser autorizado pela CGPERT sem as consultas de viabilidade e em prazos mais exíguos desde que:

I - em caráter de emergência e de interesse público, devidamente justificado pela entidade pública requerente;

II - para período específico;

III - observados requisitos técnicos e esquema especial de segurança; e

IV - imediatamente comunicado às empresas concessionárias, se for o caso.

§ 2º Quando o conjunto transportador ou veículo especial for selecionado para vistoria de peso, aos prazos previstos nos incisos I e II serão acrescidos 10 (dez) dias para emissão da AET.

§ 3º Transcorridos os prazos fixados nos incisos I e II, o silêncio da autoridade competente importará aprovação tácita para todos os efeitos, em atendimento à Lei nº 13.874, de 2019.

§ 4º Os prazos serão contados e suspensos na forma dos art. 12 e art. 13 do Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019.

## Seção III

### Do dimensionamento e da validade

Art. 21. Para a combinação de veículos ou veículos especiais, a AET será, inicialmente, fornecida com prazo de 90 (noventa) dias consecutivos e válida para apenas uma viagem, com percurso definido, quando exceder quaisquer dos limites

definidos no art. 22, incluído o retorno do veículo vazio ou transportando veículos ou equipamentos usados na execução do transporte.

§ 1º O transportador identificado no cabeçalho da AET deverá informar no SIAET a data e o horário do deslocamento inicial e o término da viagem, cabendo a ele, ainda, informar no sistema qualquer interrupção anormal que justifique o atraso em sua viagem.

§ 2º O prazo de validade da AET poderá ser prorrogado por até igual período, após solicitação do transportador e com a devida justificativa, desde que para o percurso não apresente restrição física cadastrada no SIAET.

Art. 22. Aos conjuntos transportadores, ou veículos especiais, poderá ser fornecida AET por período, com prazo de validade de até 1 (um) ano, a partir da data de sua liberação, para transitar do amanhecer ao pôr do sol em todas as rodovias federais, incluídas aquelas sob regime de concessão e delegação, 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 - 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 art. 11.

§ 1º Na AET, poderão ser incluídos reboques ou semirreboques adicionais, desde que o conjunto engatado não ultrapasse os limites preconizados no caput e os reboques possuam a mesma configuração, com o mesmo tipo de carroceria e mesma quantidade e distribuição de eixos.

§ 2º As AET expedidas para conjuntos transportadores formados por reboque ou semirreboque extensíveis, terão validade por período, com prazo máximo de 1 (um) ano, somente se transitarem com 23,00 m (vinte e três metros) de comprimento total, devido às excepcionalidades de manobra desses veículos.

§ 3º Para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões do segmento agrícola, poderá ser fornecida AET com prazo de validade de 90 (noventa) dias, a partir da data de sua liberação, para transitar do amanhecer ao pôr do sol, para múltiplos deslocamentos, conforme percurso autorizado, não admitidos quaisquer excessos além da carroceria, respeitados os seguintes limites máximos de:

I - comprimento total: até 25,00 m (vinte e cinco metros);

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

III - altura total: até 4,95 m (quatro metros e noventa e cinco centímetros);

e

IV - PBT ou PBTC: até 57,0 t (cinquenta e sete toneladas).

§ 4º O veículo do tipo caminhão com carroceria adaptada somente poderá transportar cargas indivisíveis do segmento agrícola, aplicando-se os limites previstos no § 3º.

Art. 23. Será permitido o transporte de carga composta de mais de uma unidade indivisível por AET, no mesmo veículo ou combinação de veículos, excetuando-se as CVC regidas pela Resolução CONTRAN nº 211, de 2006, desde que:

I - as cargas não ocasionem novos excessos de largura, comprimento ou altura decorrentes da adição de segunda ou mais cargas;

II - as cargas não gerem excesso longitudinal, dianteiro ou traseiro, além da carroceria;

III - o comprimento do conjunto transportador não ultrapasse 30,00 m (trinta metros);

IV - os limites máximos de peso por eixo ou conjunto de eixos não sejam ultrapassados;

V - o PBTC não ultrapasse o limite de 74,0 t (setenta e quatro toneladas);  
e

VI - a segurança não seja comprometida.

#### Seção IV

##### Da consulta de viabilidade

Art. 24. A AET para conjunto transportador ou veículo especial, deverá ser submetida a consulta de viabilidade junto às SRE e às empresas concessionárias, em caso de trecho concedido, desde que ultrapassem qualquer dos limites abaixo discriminados:

I - largura de 4,50 m;

II - altura de 5,30 m;

III - comprimento de 30,00 m; ou

IV - PBTC de 100,0 t.

Parágrafo único. A AET também será submetida à consulta de viabilidade no caso da existência de restrições físicas temporária ou definitiva cadastradas no SIAET.

Art. 25. A consulta de viabilidade dar-se-á através do SIAET, encaminhada pela CGPERT às SRE que terão prazo de até 3 (três) dias úteis para resposta, manifestando-se sobre a transitabilidade ou não do transporte, mediante justificativa técnica.

§ 1º Em caso de negativa da transitabilidade do transporte na malha rodoviária sob jurisdição do DNIT, a SRE deverá justificar o motivo do impedimento e o quilômetro relativo ao mesmo, indicando rota alternativa, acaso existente.

§ 2º A SRE poderá solicitar informações às Unidades Locais-UL sobre os trechos sob sua jurisdição quanto à transitabilidade constantes na AET, respeitado o prazo para resposta final a CGPERT.

§ 3º A SRE se manifestará quanto à viabilidade geométrica e operacional do trecho sob sua jurisdição.

§ 4º Referente ao PBTC da AET, caberá à SRE meramente indicar a existência de algum acidente ou evento estruturalmente relevante nas OAE ou restrição visual identificada, informando a localização dos quilômetros na BR/UF em análise, desde que haja restrição física cadastrada no SIAET.

§ 5º Transcorrido o prazo fixado de 3 (três) dias úteis para a análise da viabilidade, a ausência de resposta importará na análise pela própria CGPERT, com base nas informações constantes no cadastro de restrições físicas do SIAET, independente das dimensões ou PBTC da AET.

§ 6º É vedada a solicitação de entrega de documentação adicional pela SRE, reivindicada para anuência da consulta de viabilidade.

Art. 26. A referência a uma AET emitida após realização de consulta de viabilidade às SRE em prazo não superior a 90 (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.

Art. 27. A consulta de viabilidade, em trechos de rodovias concedidas, será encaminhada através do SIAET às empresas concessionárias, facultando-lhes a resposta no prazo de até 3 (três) dias úteis.

§ 1º Recebida a solicitação de consulta de viabilidade, a empresa concessionária poderá também efetuar a programação para transposição da composição veicular no trecho concessionado sob sua jurisdição.

§ 2º Cabe ao 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 anteceder a entrada do conjunto transportador ou veículo especial na via, devendo ser observada a programação realizada.

§ 3º O transportador deverá portar no veículo a programação da passagem das cargas do trecho concessionado, quando esta fornecida pela empresa concessionária.

§ 4º A travessia em dia ou horário distinto daquele programado implicará na penalização do responsável pelo transporte, conforme os normativos dispostos pela autoridade com circunscrição sobre a via.

§ 5º A ausência de resposta à consulta de viabilidade implicará na não autorização da transposição do trecho concessionado.

Art. 28. Para fins de substituição à consulta de viabilidade das SRE de que trata o art. 24, desde que haja concordância formal da empresa transportadora,

poderá ser solicitado ao transportador o EVG, devidamente assinado e acompanhado da respectiva ART, atestando a transitabilidade do conjunto veicular no trecho explicitado.

§ 1º Para a elaboração do EVG mencionado no caput, deverão ser observados os seguintes requisitos:

I - descrição do conjunto transportador: deve ser apresentado croqui do conjunto transportador carregado, atendendo ao disposto na legislação de trânsito, devidamente assinado por engenheiro responsável pela montagem do equipamento, contendo:

- a) número de eixos;
- b) distância entre eixos;
- c) peso de cada eixo;
- d) quantidade de pneumáticos de cada eixo;
- e) dimensões da peça transportada;
- f) dimensões do conjunto transportador;
- g) indicação de pescoço hidráulico e demais dispositivos relevantes;
- h) variação de altura permitida pelo equipamento utilizado;
- i) raio de curvatura mínima do conjunto transportador;
- j) desenho de arraste e varredura;

k) informação quanto aos eixos dos reboques, se são direcionais, direcionais mecânicos ou direcionais hidráulicos; e

l) laudo anual atestando as condições mecânicas do sistema transportador, com recolhimento da competente ART.

II - descrição do percurso: deve ser apresentada uma descrição do percurso a ser utilizado contendo, no mínimo, as seguintes informações:

a) discriminação das rodovias;

b) descrição das pistas por onde será realizado o transporte, salientando eventuais manobras, desvios, acessos, tráfego em contra mão, e outras informações relevantes;

c) relatório de fotos georreferenciadas indicando os locais das eventuais manobras, desvios, acessos, tráfego em contra mão, e outras informações relevantes; e

d) indicação dos quilômetros de início e fim de cada trecho;

III - cadastramento geométrico: deve ser apresentado croqui do percurso contemplando, em seção transversal e longitudinal, de forma clara e visível, apresentando as seguintes informações:

a) seção transversal:

1. medidas referentes a passeio e pista;
  2. existência de guarda rodas, guarda corpos, e outros;
  3. largura das pistas, passeios, e outros;
  4. características geométricas;
  5. eventuais alargamentos executados; e
  6. demais informações pertinentes à caracterização do trecho;
- b) seção longitudinal:
1. medidas de interferências longitudinais; e
  2. demais informações pertinentes à caracterização do trecho.

§ 2º Os documentos de que tratam este artigo deverão ser encaminhados através do SEI e serão analisados pela CGPERT, que se manifestará formalmente para cada solicitação de AET, nos prazos estabelecidos.

#### Seção V

##### Das restrições físicas

Art. 29. A SRE deverá realizar o registro de qualquer restrição física temporária no SIAET, com a devida justificativa técnica a ser cadastrada em processo específico no SEI, comunicando a CGPERT a previsão do prazo de conclusão da mesma.

§ 1º É facultado às empresas concessionárias o registro de restrições físicas temporárias no SIAET.

§ 2º Esta restrição refere-se à ocorrência de fato que limite temporariamente o trânsito normal de veículos, a exemplo de altura, largura ou PBTC máximos permitidos para a transposição do trecho.

§ 3º O cadastro da restrição no SIAET deverá ser acompanhada da implementação de sinalização vertical ou horizontal no trecho pela autoridade com circunscrição sobre a via, para divulgação aos usuários do trecho da limitação existente.

§ 4º A comunicação de que trata o caput a CGPERT, para o cadastro de restrições físicas temporárias relativas a PBTC, deverá ser acompanhada de laudo técnico conclusivo para convalidação pela CGDESP.

§ 5º A Nota de Avaliação da OAE, constante no SGO, isoladamente não configura parâmetro para restrição de peso de carga especial.

§ 6º Caso sejam constatadas condições graves nas estruturas de OAE's, as SRE poderão utilizar como balizador de limite de peso do PBTC em 57,0t, nos casos de veículo de carga cujo transporte não necessite de AET ou 74,0t de PBTC para transposição de Combinação de Veículos de Carga - CVC, dispostas pela Resolução CONTRAN nº 211/2006.

§ 7º A SRE deverá atualizar o banco de dados de restrições físicas temporárias cadastradas no SIAET, devendo:

I - realizar vistoria em sua malha rodoviária periodicamente, a fim de promover o aprimoramento das informações constantes no SIAET;

II - comunicar a CGPERT a respeito das modificações realizadas no SIAET, no prazo de até 10 (dez) dias após cada registro.

Art. 30. Compete a CGPERT registrar no SIAET as restrições físicas definitivas encaminhadas pelas SRE.

Parágrafo único. As empresas concessionárias poderão encaminhar a CGPERT as restrições físicas definitivas para cadastro no SIAET.

Art. 31. As informações relativas às restrições físicas temporárias ou definitivas cadastradas no SIAET, serão consideradas na viabilização da AET, sendo a SRE responsável pela omissão destas informações a CGPERT.

Art. 32. Deverá a SRE, inspecionar as OAE, quanto a seus aspectos visíveis ou que sejam de seu conhecimento a partir de intervenções/projetos anteriores.

Parágrafo único. A UL deverá realizar inspeção e vistoria nas OAE sob sua jurisdição, periodicamente, de acordo com o Manual de Normas de Procedimentos-PRO IPR nº 10, de 2004, registrando-as no SGO no prazo de até 15 (quinze) dias, para posterior validação pela CGDESP.

Art. 33. Havendo fundado receio de risco de comprometimento estrutural na OAE, a SRE deverá solicitar uma vistoria à COPES, por meio de Ofício específico.

Parágrafo único. Esta vistoria, por sua vez, deverá ser aproveitada para atualização do SGO.

## Seção VI

### Das excepcionalidades

#### Subseção I

#### Do transporte de postes, barras de ferro, vigas de concreto ou similares

Art. 34. 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, sendo admitido excesso traseiro ou dianteiro máximo de 1,00 m (um metro), desde que o excedente seja protegido com uma placa retangular fixada em sua extremidade, tornando a superfície plana, dispensando-se a escolta.

§ 1º A placa de que trata o caput deverá ser confeccionada em madeira ou outro material capaz de resistir a possíveis impactos em caso de acidentes, conforme critérios e especificações constantes na Resolução CONTRAN nº 520, de 2015, do CONTRAN.

§ 2º Quando o transporte for realizado em reboque ou semirreboque extensível operando na sua totalidade poderá ser ultrapassado o limite traseiro de que

trata o caput, desde que devidamente adotados os requisitos de segurança previstos no Anexo II.

§ 3º Em casos de interesse público, devidamente justificado pela entidade pública requerente, poderão ser autorizados excessos traseiro ou dianteiro superiores a 1,00 m (um metro) sem acompanhamento de escolta, com permissão para transportar durante as vinte e quatro horas do dia.

#### Subseção II

##### Do transporte de cargas do segmento eólico

Art. 35. O transporte de cargas indivisíveis do segmento eólico será autorizado:

I - com comprimento máximo de 55,00 m (cinquenta e cinco metros), em combinação veicular formada por carreta extensiva, com a utilização de duas escoltas credenciadas;

II - com comprimento 55,00 m (cinquenta e cinco metros) à 70,00 m (setenta metros), em combinação veicular cujo eixos do reboque ou semirreboque sejam direcionais e hidráulicos, com a utilização de duas escoltas credenciadas; e

III - com comprimento superior a 70,00 m (setenta metros), em combinação veicular cujos eixos do reboque ou semirreboque sejam direcionais em sua totalidade, com a utilização de duas escoltas credenciadas e uma escolta da própria PRF.

Art. 36. Excepcionalmente, em combinações veiculares com comprimento total de até 95,00 m (noventa e cinco metros), o transporte poderá ser autorizado com a utilização de apenas três escoltas credenciadas, desde que:

I - apresentado o EVG para a rota, elencando os pontos e trechos nos quais se faz necessária a intervenção da PRF para garantir as condições de segurança viária;

II - o transporte ocorra em semirreboques com os eixos autodirecionais hidráulicos;

III - na execução da primeira operação de transporte em cada rota, obrigatoriamente, deverá haver a presença da PRF na realização da escolta, de forma a avaliar o grau de risco e necessidade de interferência na segurança viária ao longo da rota estabelecida, de forma a manifestar-se pela viabilidade de substituição da escolta PRF pela escolta credenciada; e

IV - seja disponibilizado à PRF o Plano de contingência, nos termos dos §§ 4º e 5º, do art. 6º.

Art. 37. Quando o PBTC da carga do segmento eólico for superior a 100,0 t (cem toneladas) e o trecho possuir restrição de peso cadastrada no SIAET, poderá ser solicitada a apresentação de um relatório fotográfico, com o levantamento visual atualizado das OAE presentes no percurso declarado, de acordo com o item 6.1 do Manual de Normas de Procedimentos-PRO IPR nº 10, de 2004, a ser entregue via SEI a CGPERT, no caso de negativa de viabilidade da SRE.

Art. 38. Para os deslocamentos que exigirem operações especiais, tais como inversão de pista, bloqueio de acessos, tráfego na contramão e remoção de sinalização, deve o transportador estabelecer, previamente, o plano de trafegabilidade junto à PRF, a fim de garantir a segurança dos usuários da via e a fluidez do trânsito.

### Subseção III

#### Dos veículos especiais

Art. 39. Os veículos especiais, definidos no inciso XXXII 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. 40. Aos veículos especiais equipados com guindaste, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, poderão ser fornecidas AET com prazo de validade conforme regulamentado pelo CTB e pelo CONTRAN.

§ 1º Aos veículos de que trata este artigo, quando apresentarem excessos dianteiro ou traseiro de até 3,00 m (três metros), além dos para-choques, assim como pesos brutos totais iguais ou inferiores a 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 superior a 57,0 t (cinquenta e sete toneladas), poderá ser fornecida AET com prazo de validade de até 90 (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 necessidade de utilização de escolta e do pagamento da TUV.

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

§ 4º O caminhão munck ou guindauto que apresentar excesso longitudinal limitado a 1,00 m (um metro) disporá de AET com validade de 90 (noventa) dias.

§ 5º Excepcionalmente, poderá ser autorizado o transporte de veículos de tração ou tracionados em semirreboques com largura igual ou superior a 3,00 m (três metros), quando os mesmos forem utilizados em operações do transporte de carga indivisível.

### Seção VII

#### Dos recursos

Art. 41. A CGPERT comunicará o interessado a respeito do indeferimento da solicitação AET através do SIAET, abrindo-lhe prazo de 10 (dez) dias para apresentação de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, nos termos do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

§ 1º Caso o transportador não apresente recurso, a decisão passará a ser considerada definitiva.

§ 2º O recurso apresentado em virtude de negativa de consulta de viabilidade deverá ser dirigido à SRE, à concessionária ou à COPES, conforme a procedência da resposta, a qual, se não o reconsiderar, no prazo de até 5 (cinco) dias úteis, encaminhará à CGPERT para decisão de forma definitiva.

§ 3º O recurso apresentado em virtude de não atendimento aos requisitos dispostos no ordenamento jurídico vigente deverá ser dirigido à CGPERT, para decisão de forma definitiva.

§ 4º O não conhecimento do recurso não impede a Administração de rever de ofício o ato ilegal, desde que não ocorrida preclusão administrativa, conforme previsão legal contida no art.63, § 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

## CAPÍTULO IV

### DOS PAGAMENTOS

#### Seção I

##### Da Tarifa de Expedição de Autorização Especial de Trânsito

Art. 42. A concessão pelo DNIT de AET fica vinculada ao pagamento da Tarifa de Expedição de Autorização Especial de Trânsito-TEAET.

§ 1º A TEAET será cobrada por documento expedido, vinculado à numeração da AET.

§ 2º Toda AET solicitada e liberada terá no seu cadastro a TEAET e a TUV geradas, não havendo possibilidade de cancelamento da licença.

§ 3º A AET substituta, em atenção ao § 9º do art. 5º, gerará automaticamente nova TEAET.

Art. 43. A TEAET terá os seguintes valores:

I - para as autorizações concedidas pelo DNIT que requerem aprovação de engenheiro quanto à análise veicular: R\$ 68,94 (sessenta e oito reais e noventa e quatro centavos); e

II - para as demais autorizações concedidas pelo DNIT: R\$ 67,09 (sessenta e sete reais e nove centavos).

§ 1º Os valores de que tratam o caput serão atualizados anualmente, no mês de janeiro, segundo o Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial-IPCA-E, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE.

§ 2º Fica delegada competência à CGPERT para expedir portaria anual com os valores corrigidos da TEAET, a qual será publicada no Diário Oficial da União-DOU e disponibilizada no sítio eletrônico do DNIT.

§ 3º Caso seja permitida a inclusão de reboques ou semirreboques adicionais, será acrescentado na tarifa o valor equivalente a 2% (dois por cento) do

montante inicial, para cada veículo adicional incluído na solicitação de AET ou Autorização Específica-AE.

§ 4º A concessão de AE seguirá os mesmos critérios definidos neste artigo.

## Seção II

### Da Tarifa de Utilização da Via

Art. 44. Os veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e os veículos especiais, com PBTC superior a 74 t (setenta e quatro toneladas), ficam sujeitos ao pagamento da TUV conforme Anexo I, eximindo o transportador do pagamento de multa por excesso de peso desde que o conjunto esteja de acordo com as condições especificadas na respectiva AET.

Art. 45. A TUV será calculada em função da distância a ser percorrida entre os pontos de origem e destino da carga e compreenderá o retorno do conjunto transportador vazio, pelo qual não será cobrado acréscimo de tarifa, desde que o mesmo não exceda o limite legal de 74 t (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 1/80 (um oitenta avos) do valor da multa aplicada, para fins de compensação.

§ 2º A CGPERT atualizará automaticamente os cálculos estabelecidos no Anexo I sempre que houver alteração do valor da multa aplicada.

Art. 46. O pagamento da TUV poderá ser efetuado em rede bancária através de documento próprio de arrecadação.

Parágrafo único. A TUV paga e não utilizada poderá ser empregada em nova autorização, desde que solicitada pelo transportador dentro do prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias após a liberação da AET e comprovada a não realização do transporte.

Art. 47. A TUV será gerada após a emissão da AET pelo transportador.

§1º A AET substituta não gerará nova guia de arrecadação, referente à TUV, desde que não haja alteração no percurso com inclusão de quilometragem ou no PBTC previamente declarado.

§ 2º O pagamento de nova guia de arrecadação da TUV para AET substituta atenderá a diferença entre a quantia paga e a devedora, em função de inclusão de quilometragem no percurso ou elevação do PBTC previamente declarado na autorização substituída.

## Seção III

### Da inadimplência

Art. 48. O não pagamento das guias de arrecadação da TEAET e da TUV nos prazos estabelecidos implica:

I - na suspensão dos efeitos da AET até a confirmação da compensação dos débitos no SIAET;

II - na possibilidade de sujeição às penas do inciso IV do art. 231 do CTB;

III - no bloqueio de novas solicitações de AET para o transportador inadimplente e para a placa do veículo até a compensação dos débitos; e

IV - na impossibilidade de fornecimento de documentos, impressão ou trânsito em horário especial referentes à AET enquanto não houver a quitação de todos os débitos.

§ 1º Caso o pagamento não ocorra no prazo determinado, será cobrada multa de 2% e juros de 1% ao mês sobre o valor total da TEAET ou TUV em débito

§ 2º O pagamento duplicado da mesma guia de arrecadação poderá ser ressarcido ao transportador, desde que solicitada dentro de 30 (trinta) dias após a liberação da mesma, e apresentada carta de solicitação de reembolso assinada pelo responsável, constando os dados bancários para depósito, além de cópias da AET, e do boleto e dos comprovantes de pagamento.

## CAPÍTULO V

### DA FISCALIZAÇÃO

Art. 49. 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 registrado na AET, podendo a anotação ocorrer diretamente no SIAET, subsidiariamente;

II - na fiscalização do excesso de peso pela nota fiscal da carga transportada, será conferido o somatório da tara especificada na AET, que deverá estar em conformidade com a tara afixada no veículo, com o peso indicado na nota fiscal, sendo lavrado 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; e

IV - o transportador poderá 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 pertinente.

§ 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 pelo agente de fiscalização e o veículo somente poderá prosseguir viagem após sua regularização, aplicando-se as penalidades previstas no CTB.

§ 3º Durante a execução do transporte, é obrigatório o porte do documento fiscal junto com a AET, discriminando o peso bruto declarado da carga transportada.

## CAPÍTULO VI

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 50. Constitui dever do transportador a reposição de quaisquer danos ao patrimônio público ou a terceiros, decorrentes de culpa ou dolo, oriundos da execução do transporte, cabendo ação regressiva para ressarcimento ao DNIT de despesas efetuadas com a reparação, em conformidade à Portaria Conjunto nº 1, de 22 de janeiro de 2019, da Procuradoria-Geral Federal e da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT.

Art. 51. O descumprimento às disposições desta Resolução sujeita o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas no art. 231 do CTB e a outras cominações e encargos de natureza penal, civil ou administrativa em conformidade à infração.

Art. 52. 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. 53. Deverá constar em cada AET, obrigatoriamente, uma numeração correspondente, a ser reiniciada anualmente, devendo conter, ainda, quando for o caso, demais condicionantes referentes à segurança do trânsito, com observância à evolução tecnológica a ser considerada na substituição do processo, desde que devidamente comprovada a sua eficiência.

Art. 54. Os casos omissos ou dúvidas relativas à interpretação e aplicação desta Resolução serão dirimidos pela CGPERT.

Art. 55. A SRE e a empresa concessionária terão o prazo de 90 (noventa) dias da entrada em vigor desta Resolução para convalidar os registros de restrições físicas definitivas cadastradas no SIAET referentes aos trechos sob suas jurisdições, encaminhando laudo técnico conclusivo à CGPERT.

Art. 56. Ficam revogadas:

I - a Resolução nº 1, de 06 de janeiro de 2020, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

II - Resolução nº 02, de 13 de fevereiro de 2020, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

III - a Instrução de Serviço nº 14, de 17 de junho de 2019, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;

IV - a Portaria nº 7.771, de 2 de dezembro de 2019, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes; e

V - a Portaria nº 64, de 05 de janeiro de 2021, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Art. 57. Esta Resolução entra em vigor em 60 dias da sua publicação.

## ANEXO I

## 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;
- . 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; e
- . K = Fator, função da distância de transporte.

OBS.: A expressão "PBTC - 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 (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 II

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA  
PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR

CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO	CARACTERÍSTICAS DAS RODOVIAS							
	DE PISTA SIMPLES				DE PISTA DUPLA			
	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA				Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			
	CREDECENCIA DA	PR F	TOTA L	KM/ H	CREDECENCIA DA	PR F	TOTA L	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 30,00	-	-	-	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 74,0 até 100,0	-	-	-	60	-	-	-	60
acima de 100,0 até 350,0	1	-	1	40	1	-	1	40
acima de 350,0	2	1	3	30	2	1	3	40
Observações:	<p>- Para cargas de peso superior a 100,0 toneladas, as velocidades admissíveis variarão de 5 a 40 km/h.</p> <p>- 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.</p>							

### ANEXO III

#### TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA COMBOIO EM PISTA SIMPLES

	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 74,0 t	0	-	0	-	0	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74,0 t	1	-	1	-	2	-
C até 25,00 m	2	-	2	-	2	1

L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74,0 t						
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 74,0 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 74,0 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 74,0 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 80,0 t	1	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m P até 80,0 t	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m	2	-	2	-	2	1

P até 80,0 t						
C até 30,00 m L até 4,00 m H até 5,50 m P até 80,0 t	2	-	2	-	2	1

Legenda:

C: Comprimento

L: Largura

H: Altura

P: Peso

CRED: Empresa credenciada

PRF: Polícia Rodoviária 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								
C até 25,00 m L até 3,20 m H até 4,40 m P até 74,0 t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C até 25,00 m L até 3,50 m H até 4,50 m P até 74,0 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 4,00 m H até 4,50 m	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1

P até 74,0 t										
C até 25,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74,0 t	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1
C até 25,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 74,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	-
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,00 m P até 74,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1

P até 74,0 t										
C até 30,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,00 m H até 5,00 m P até 80,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 4,50 m H até 5,00 m P até 80,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
C até 35,00 m L até 5,00 m H até 5,50 m P até 80,0 t	1	-	2	-	2	-	2	-	2	1
Legenda: C: Comprimento L: Largura H: Altura P: Peso CRED: Empresa credenciada PRF: Polícia Rodoviária Federal										

## REFERÊNCIAS:

- DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO – Disponível em:  
<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-1-de-8-de-janeiro-de-2021-298507898>  
<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-4-de-9-de-fevereiro-de-2021-303475777>