

## DECISÃO NORMATIVA N.º 113/2018

Aprovada pela Resolução nº 8398, de 09 de maio de 2018, do Conselho de Administração do DAER, tendo vista o constante no processo nº 16/0435-0027418-6, e homologada pela Resolução nº 2.973, de 05 de junho de 2018, do Conselho Rodoviário do DAER.

**Dispõe sobre as normas de expedição de Autorização Especial de Trânsito – AET e de utilização das rodovias estaduais para o transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais.**

### CAPÍTULO I

#### **Das Disposições Preliminares**

##### Seção I

##### **Introdução**

**Art. 1º** Esta Decisão Normativa regulamenta o uso de rodovias estaduais por veículos ou combinações de veículos, excetuando-se as Combinações Veiculares de Carga – CVC regidas pela Resolução Nº 211/2006 do CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la, e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes, para o conjunto de veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais, fundamentado nos artigos 21 e 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução Nº 520/2015 do CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la.

Parágrafo único. Esta Decisão Normativa se aplica a toda a malha rodoviária estadual, inclusive quando sob concessão ou sob administração da Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR, assim como às rodovias federais delegadas ao Estado do Rio Grande do Sul.

**Art. 2º** Para efeito desta Decisão Normativa observar-se-ão o CTB, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, as normas específicas e, na falta destas, as normas Internacionais pertinentes.

**Art. 3º** Nenhum veículo transportador de carga indivisível ou veículo especial, objeto desta Decisão Normativa, poderá transitar em rodovia estadual sem oferecer completa segurança e estar equipado de acordo com o previsto nas normativas citadas no Art. 2º desta Decisão Normativa, especialmente quanto à sua sinalização.

##### Seção II

##### **Das Definições**

**Art. 4º** Para efeito desta Decisão Normativa entende-se por:

I – **carga indivisível**: é a carga unitária com peso e/ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, 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 – **carga indivisível unitizada**: é a carga constituída de mais de uma unidade indivisível, arranjada e acondicionada de modo a possibilitar a movimentação e o transporte como uma única unidade;

IV – **veículo trator ou de tração**: é o veículo automotor projetado e fabricado para tracionar ou arrastar veículo (s) reboque (s) e semirreboque (s) e/ou equipamento (s);

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

VI – **conjunto transportador**: é o veículo ou combinação de veículos, com exceção das CVC regidas pela Resolução Nº 211/2006 do CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la, acrescido da carga;

VII – **comboio**: é o grupo constituído de duas (02) ou mais combinações de veículos transportadores, independentes, realizando transporte simultâneo e no mesmo sentido, separados por uma distância de até 150,00m;

VIII – **veículo especial**: é aquele construído com características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e/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 munk ou guindauto, entre outros. Os veículos destinados ao transporte de veículos automotores ou outras cargas divisíveis não estão enquadrados como especiais;

IX – **pneumático de base extralarga**: é o pneu com diâmetro total maior ou igual a 1,00m e largura do pneu maior ou igual a 385,00mm. Pneus com largura inferior a esse valor são denominados pneumáticos convencionais;

X – **guindaste**: é o veículo especial projetado para elevar, movimentar e baixar materiais, podendo ser auto propelido ou montado sobre caminhão;

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

XII – **gôndola, viga, plataforma intermediária, espaçador, “skid”, articulados ou não**: são acessórios empregados no transporte de cargas indivisíveis superdimensionadas e superpesadas;

XIII – **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;

XIV – **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. Considerar-se-á módulo hidráulico com Power Booster – PB, aquele com linha de eixo equipado com tração hidrostática em suas rodas;

XV – **reboque ou semirreboque modular hidráulico**: é o veículo constituído de um ou mais módulos hidráulicos com eixos direcionais;

XVI – **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;

XVII – **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;

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

XIX – **excesso lateral direito ou esquerdo**: é o excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroceria;

XX – **excesso longitudinal dianteiro**: é o excesso da carga medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator;

XXI – **excesso longitudinal traseiro**: é o excesso da carga medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroceria;

XXII – **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 ao limite de pesos máximos permitidos pela Resolução Nº 210/2006 do CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la, ou ao limite de pesos máximos permitidos pelos fabricantes dos veículos, considerando-se sempre o menor limite.

XXIII – **escolta**: é o acompanhamento e a custódia, realizados por empresa de escolta credenciada e/ou pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, de determinado conjunto veicular ou comboio de veículos, quando excederem os limites de dimensão e/ou peso regulamentado;

XXIV – **empresa de escolta credenciada**: é a empresa devidamente credenciada pela Polícia Rodoviária Federal para execução dos serviços de escolta aos veículos transportadores de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões;

XXV – **Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE**: é o estudo da capacidade portante das Obras de Arte Especiais – OAEs existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização ou não da passagem de conjunto transportador com PBTC acima de determinados limites. Compreende a análise das características estruturais e do estado de conservação das OAEs e, quando for o caso, do seu projeto e memória de cálculo. Do relatório final deverão constar indicações das providências que deverão ser tomadas para possibilitar o transporte;

XXVI – **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;

XXVII – **Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA**: é o documento de responsabilidade da empresa responsável pela elaboração EVE, elaborado com base no acompanhamento técnico do transporte, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as obras de arte, como as estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das OAEs, devendo conter o Laudo Técnico de Instrumentação – LTI, quando forem identificadas as necessidades, sugerindo a liberação ou não das obras para um possível novo transporte com carregamento com as mesmas características do transporte em questão;

XXVIII – **Laudo Técnico de Instrumentação – LTI**: é o estudo voltado à análise de estruturas das OAEs, por meio da instrumentação, voltados à análise das tensões e deformações.

## CAPÍTULO II

### **Das Condições do Transporte**

#### Seção I

#### **Dos 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 nesta Decisão Normativa, observando rigorosamente as especificações do fabricante e/ 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 esta Decisão Normativa, 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 superior a 1,00m e inferior a 3,00m, quando da acomodação, apoio e fixação da carga, o transporte deverá necessariamente ocorrer em veículo, reboque ou semirreboque compatível com as dimensões da carga, de modo a eliminar o excesso traseiro, salvo se comprovado a inexistência de veículo coadunável.

§ 3º 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.

§ 4º O Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER poderá exigir a comprovação de potência e 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, fornecido pelo fabricante ou pelo órgão certificador competente reconhecido pelo Instituto INMETRO, a critério do DAER.

§ 5º O DAER poderá, no exercício de sua competência, a seu critério, realizar vistoria prévia e aferição de peso dos conjuntos transportadores no transporte de cargas indivisíveis ou veículos especiais para o qual for solicitada a Autorização Especial de Trânsito – AET, de caráter preventivo, buscando-se a integridade dos usuários da via e do pavimento.

§ 6º 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.

§ 7º As cargas com excessos laterais deverão ser colocadas em equipamentos cujas larguras sejam compatíveis com a segurança de trânsito, observando-se a Resolução Nº 520/2015 do CONTRAN ou outra que venha a substituí-la.

§ 8º A AET referente a 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 à Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER.

§ 9º Em nenhuma hipótese, qualquer tipo de pneu poderá ser operado com pressão interna superior à estipulada pelo seu fabricante.

§ 10º O reboque ou semirreboque modular hidráulico com Power Booster – PB poderá ser considerado um veículo modular auto propelido, conforme inciso XVI do Art. 4º desta Decisão Normativa, desde que operado sem o veículo trator ou de tração, funcionando com sua própria força motora, podendo, a critério do DAER ou do Comando Rodoviário da Brigada Militar - CRBM, ser utilizado para vencer pequenas distâncias, tais como a travessia de Obras de Arte Especiais - OAE ou de trajeto com curvas de pequeno raio.

§ 11º O DAER, a qualquer tempo, poderá regulamentar, por decisão do Conselho de Administração, ouvidos os departamentos técnicos competentes, sobre a utilização de novas configurações de eixos que resultem de pesquisas ou avanços tecnológicos.

§ 12º Caberá ao transportador a responsabilidade pela sinalização e remoção tempestiva da carga em caso de acidente ou problema mecânico, retomando o fluxo normal de tráfego em até 24 horas, devendo o transportador dispor de plano de contingência.

**Art. 6º** As combinações de veículos ou veículos especiais poderão ser avaliados tecnicamente, mediante inspeção veicular, pelo DAER 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 nesta Decisão Normativa, bem como, tenham CMT alterado em relação ao determinado pelo fabricante, poderão obter certificado de segurança e/ou técnico expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal reconhecido pelo INMETRO.

**Art. 7º** O trânsito dos equipamentos destinados ao transporte, objeto desta Decisão Normativa, que necessite de escolta, deverá atender o disposto nas instruções para credenciamento de empresas para execução de serviços especializados de escolta vigente no Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF do Ministério da Justiça – MJ e aos termos constantes do Anexo I desta Decisão Normativa.

§ 1º Nos trechos administrados pela Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e 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, etc., poderão contar com a colaboração da empresa responsável pelo trecho, sob a coordenação do Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, com vistas a garantir a segurança e fluidez do trânsito.

§ 2º Sempre que houver necessidade de realizar operações especiais, tais como 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 o transportador deverá estabelecer previamente contato com o CRBM e, em caso de trecho administrado pela EGR ou em regime de concessão, com a empresa responsável.

§ 3º Nos trechos administrados pela EGR e nos trechos em regime de concessão, nos casos do parágrafo anterior, a empresa responsável pelo trecho deverá ser comunicada da operação de transporte almejada, podendo participar da execução operacional, sob coordenação do CRBM.

**Art. 8º** No transporte de cargas de que trata esta Decisão Normativa, a distribuição de peso no(s) eixo(s) ou linha(s) de eixo(s) 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:
  - i) 02 pneumáticos por eixo = 7,50 toneladas
  - ii) 04 pneumáticos por eixo = 12,00 toneladas
  - iii) 08 pneumáticos por eixo = 16,00 toneladas
- b) peso bruto por conjunto de 02 eixos direcionais, independentes, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m e inferior ou igual a 2,40m:
  - i) 02 pneumáticos por eixo = 15,00 toneladas
- c) peso bruto por conjunto de 02 eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:
  - i) igual ou superior a 1,35m e inferior a 1,50m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 22,00 toneladas
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 24,00 toneladas
  - ii) igual ou superior a 1,50m e inferior ou igual a 2,40m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 24,00 toneladas
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 24,00 toneladas
- d) peso bruto por conjunto de 03 eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:
  - i) igual ou superior a 1,35m e inferior a 1,50m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 28,50 toneladas
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 34,50 toneladas
  - ii) igual ou superior a 1,50m e inferior ou igual a 2,40m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 30,00 toneladas
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 36,00 toneladas
- e) peso bruto por conjunto de 04 ou mais eixos, em tandem, quando a distância entre eixos for:
  - i) igual ou superior a 1,35m e inferior a 1,50m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 9,30 toneladas por eixo
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 11,30 toneladas por eixo
  - ii) igual ou superior a 1,50m e inferior ou igual a 2,40m:
    - (1) 04 pneumáticos por eixo = 10,00 toneladas por eixo
    - (2) 08 pneumáticos por eixo = 12,00 toneladas por eixo

II – para os veículos com conjunto de 02 ou mais eixos com suspensão e direção hidráulica, com 08 pneumáticos por eixo e distância entre eixos:

- a) igual ou superior a 1,35m e inferior a 1,50m = 11,30 toneladas por eixo;
- b) igual ou superior a 1,50m e inferior ou igual a 2,40m = 12,00 toneladas por eixo;
- c) superior a 2,40m = 16,00 toneladas por eixo.

III – para os veículos do tipo guindaste, definidos no inciso X do Art. 4º desta Decisão Normativa:

- a) peso bruto por eixos isolados:

- i) 02 pneumáticos convencionais por eixo = 10,00 toneladas
  - ii) 04 pneumáticos convencionais por eixo = 13,75 toneladas
- b) peso bruto por conjunto de 02 eixos, direcionais ou não, não em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m e inferior ou igual a 2,40m:
- i) 02 pneumáticos convencionais por eixo = 15,00 toneladas
- c) peso bruto por conjunto de 02 eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m e inferior ou igual a 2,40m:
- i) 04 pneumáticos convencionais por eixo = 27,50 toneladas
- d) peso bruto por conjunto de 03 eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35m e inferior ou igual a 2,40m:
- i) 04 pneumáticos convencionais por eixo = 36,00 toneladas
- e) peso bruto por conjunto de até 10 eixos, com eixo direcional e sistema de suspensão hidráulica e/ou hidropneumática:
- i) 02 pneumáticos de base extralarga por eixo = 12,00 toneladas por eixo

§ 1º Para conjuntos com mais de 04 eixos, com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática, os eixos adicionais deverão ser, obrigatoriamente, direcionais ou autodirecionais.

§ 2º Os conjuntos com mais de 04 eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática fabricados/modificados e licenciados até 30 dias após a data de publicação desta Decisão Normativa e que não atendam aos critérios fixados no § 1º deste artigo, 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/modificados e licenciados até 30 dias após a data de publicação desta Decisão Normativa, excepcionalmente, será autorizado trafegar com até 9,30 toneladas por eixo.

§ 4º Veículos fabricados/modificados e licenciados depois de transcorridos 30 dias da data de publicação desta Decisão Normativa, em que a distância entre eixos ou entre conjuntos de eixos forem inferiores ao estabelecido neste artigo, deverão obedecer às Resoluções do CONTRAN que estabelecem os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres.

§ 5º O DAER poderá autorizar o uso de reboques modulares hidráulicos com 12 pneumáticos por eixo (terceira fila) ou 16 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 08 eixos por reboque/semirreboque.

§ 7º Os limites de peso por eixo, linha de eixo ou por conjunto de eixos estabelecidos neste artigo poderão ser superados, única e exclusivamente a critério do DAER, quando se tratar de transporte de carga indivisível peculiar e singular, extraordinariamente pesada, em reboques ou semirreboques, para a qual inexistir comprovadamente equipamento no mercado que possibilite o atendimento daqueles limites, não gerando qualquer tipo de vantagem ou garantia adquirida para novos carregamentos.

§ 8º Em casos especiais, a critério do DAER, desde que devidamente justificado, 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 e/ou de órgãos certificadores competentes reconhecidos pelo Instituto Nacional de Metrologia - INMETRO.

§ 9º Na utilização do pneumático de base extralarga, o DAER poderá conceder Autorização Especial de Trânsito – AET com peso superior ao previsto neste artigo, desde que seja aprovado pelo setor competente mediante pareceres técnicos.

§ 10º Limitações de gabaritos verticais e de capacidade portante das Obras de Arte Especiais - OAEs, 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.

§ 12º Veículos homologados e licenciados pelo DENATRAN que não se enquadrem nas configurações de eixos deste artigo serão analisados pela STC/DOR/DAER, para definição de limites máximos de peso bruto por eixo.

## Seção II

### **Da Transposição das Obras de Artes Especiais**

**Art. 9º** Quando o Peso Bruto Total – PBT do conjunto transportador for superior a 175,00 toneladas, deverá ser submetido à análise da Superintendência de Estudos e Projetos – SEP/DGP/DAER e da Superintendência de Obras-de-Arte Especiais – SOA/DIR/DAER um Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE de todas as OAEs que constam ao longo do itinerário a ser percorrido.

§ 1º O Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE deverá ser executado por empresa especializada de engenharia, assinado por engenheiro civil, conforme Resolução 218/73 - CONFEA/CREA, e todas as despesas decorrentes desse estudo caberão ao interessado no transporte. 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 entres eixos, a largura, altura e comprimento, fornecido pelo contratante do estudo de viabilidade, assinado por profissional habilitado conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA;

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

III – vistoria das obras de arte: assinada por engenheiro civil, conforme Resolução 218/73 - CONFEA/CREA, 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, etc.) e do estado de conservação de todas as obras de arte especiais;

IV – verificação estrutural: cálculos da capacidade portante das obras de arte especiais 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, etc;

VI – Anotação de Responsabilidade Técnica – ART devidamente preenchida e quitada.

§ 2º As vistorias das obras de arte especiais - OAEs deverão ser realizadas de acordo com a norma DNIT 010/2004 – PRO e manual de inspeções de pontes rodoviárias DNIT. Para fins de Estudo de Viabilidade Estrutural, admitir-se-á para essas vistorias uma validade de 12 meses, desde que não haja registro de eventos estruturalmente relevantes nas OAEs neste período.

I – as vistorias de todas obras de arte especiais do itinerário serão utilizadas pelo DAER para alimentação de seu banco de dados;

II – a consulta e as orientações sobre o banco de dados de obras de arte especiais do DAER serão fornecidas, a qualquer tempo, às empresas de engenharia interessadas em emissão de Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE, mediante solicitação prévia à Superintendência de Obras de Arte Especiais/DIR/DAER.

§ 3º A verificação estrutural das obras de arte especiais de um determinado percurso e de 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 Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE, tomado como referência, previamente aprovado pelo DAER, e que não se tenham verificado alterações geométricas e/ou estruturais nas obras constantes do percurso viabilizado, após entrega do Laudo Técnico de Acompanhamento-LTA.

§ 4º No caso do transporte abranger trecho rodoviário administrado pela Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR ou em regime de concessão, cópia do Estudo de Viabilidade Estrutural deverá ser encaminhada ao setor competente da empresa responsável pelo trecho, que terá prazo de até 05 dias úteis, contados a partir da data de seu recebimento, para conhecimento e manifestação sobre o referido estudo.

§ 5º A operação do transporte deverá ser acompanhada pelos técnicos da empresa de engenharia responsável pelo Estudo de Viabilidade Estrutural, a qual emitirá o Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA, excetuando-se o Laudo Técnico de Instrumentação – LTI que, quando exigido, deverá ser fornecido por empresa especializada de engenharia distinta daquela fornecedora do Estudo de Viabilidade Estrutural, devidamente assinado por engenheiro, conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA.

§ 6º O LTA e LTI deverão ser entregues pelo transportador ou pela empresa de engenharia responsável à Superintendência de Obras de Arte Especiais/DIR/DAER no prazo de até 03 dias úteis após o vencimento da referida AET.

§ 7º Caso não seja cumprido o prazo de entrega do LTA, não se emitirá nova AET para o transportador até a confirmação do recebimento deste laudo pela Superintendência de Obras de Arte Especiais/DIR/DAER.

§ 8º No caso do transporte abranger trecho rodoviário administrado pela EGR ou em regime de concessão, cópias do Laudo Técnico de Acompanhamento e do Laudo Técnico de Instrumentação também deverão ser encaminhadas à empresa responsável pelo trecho, para ciência.

§ 9º A critério do DAER, poderá ser solicitado Estudo de Viabilidade Geométrica, assinado por engenheiro civil, conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA, e acompanhado da respectiva ART.

**Art. 10º** Na travessia de obras de arte especiais por conjuntos transportadores com Peso Bruto Total Combinado – PBTC superior a 74,00 toneladas deverão ser fielmente observados os seguintes itens:

I – somente poderão transpor as obras de arte especiais 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 obras de arte especiais em tangente far-se-á em marcha muito lenta e constante, sem impacto de frenagem e/ou aceleração, devendo o veículo transitar pelo meio da pista de rolamento;

IV – na transposição de obras de arte especiais em curva, iguais cuidados deverão ser tomados, devendo o veículo transitar centrado na pista de rolamento, nas proximidades dos apoios e pelo lado interno da curva;

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

### Seção III

#### **Da Sinalização dos Veículos**

**Art. 11º** 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 Nº 520/2015 do CONTRAN, suas alterações ou outra que venha a substituí-la.

### Seção IV

#### **Dos Procedimentos Operacionais**

**Art.12º** 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 3,20m, o comprimento de 26,00m, a altura de 4,40m e o Peso Bruto Total Combinado – PBTC de 57,00 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 formal e justificada do transportador, a critério do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER e ouvidos o Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM e a Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e/ou as concessionárias, quando couber, poderá ser autorizado o trânsito noturno em rodovias de cargas indivisíveis que possam prejudicar o fluxo normal de veículos do amanhecer ao pôr do sol.

§ 4º Deverá ser observado o calendário anual do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER de restrição de tráfego nas rodovias estaduais, inclusive nos feriados prolongados e datas festivas.

§ 5º O Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, poderá, a seu critério, autorizar a realização de escolta policial para comboios de cargas regulamentadas por esta Decisão Normativa, considerando para tanto a segurança do trânsito, o traçado da via e a quantidade de veículos de escolta.

§ 6º Nas rodovias administradas pela EGR e nas rodovias em regime de concessão, havendo restrição de horário ou de dia da semana para a realização do transporte regulamentado por esta Decisão Normativa, a empresa responsável pela rodovia deverá, em virtude da publicidade, divulgar amplamente aos usuários do trecho tais impedimentos, devendo comunicar previamente ao DAER a indisponibilidade do trecho.

§ 7º A comunicação mencionada no parágrafo anterior deverá ser motivada e, caso o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER julgue necessário, poderão ser requisitados maiores detalhamentos.

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

**Art.13º** 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. São exceções ao caput deste artigo os casos de breves paradas para liberação do trânsito à retaguarda da carga transportada, devidamente sinalizadas pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM ou empresa de escolta credenciada, sendo este e aquele responsáveis pela segurança na via.

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

Parágrafo único. A autoridade competente para emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET 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 operação, em acordo com o Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM e a empresa responsável pela rodovia, quando couber.

**Art.15º** O pedido da concessão de Autorização Especial de Trânsito – AET para conjunto transportador ou veículo especial, cujo Peso Bruto Total Combinado – PBTC ou dimensões ultrapassem qualquer dos limites abaixo discriminados, deverá ser submetido à consulta de viabilidade, das Superintendências Regionais do DAER – SR/DAER e da Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e das concessionárias de rodovias, que terão prazo de até 03 dias úteis para a manifestação sobre a transitabilidade ou não do transporte:

I – largura de 4,50m;

II – altura de 5,30m;

III – comprimento de 30,00m;

IV – PBTC de 100,00 toneladas.

§ 1º A referida resposta à consulta de viabilidade das Superintendências Regionais do DAER – SR/DAER e da Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e das concessionárias de rodovias deverá estar relacionada 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 operacionais necessárias à operação de transporte.

§ 2º No caso de existência de restrições físicas temporárias, notificadas pelas Superintendências Regionais do DAER – SR/DAER, bem como pela empresa responsável pela rodovia, em atendimento ao Art. 27º desta Decisão Normativa, a Autorização Especial de Trânsito – AET deverá também ser submetida à consulta de viabilidade, devendo ser respeitado o prazo de até 03 dias úteis para a manifestação sobre a transitabilidade ou não do transporte.

§ 3º A referência a uma Autorização Especial de Trânsito – AET concedida após realização de consulta de viabilidade às Superintendências Regionais em prazo não superior a 90 dias dispensará nova consulta, a pedido do transportador/embarcador, desde que para o mesmo itinerário e para veículo ou combinação de veículos com pesos e dimensões iguais ou inferiores aos da Autorização Especial de Trânsito – AET previamente concedida, considerando ainda que sejam licenças do mesmo requerente (transportador ou embarcador) e que não sejam identificados eventos que impactem no trecho.

§ 4º O transportador deverá, obrigatoriamente, programar a passagem das cargas quando ultrapassarem trecho rodoviário administrado pela EGR ou em regime de concessão, nos limites do caput deste artigo.

§ 5º A empresa responsável pelo trecho rodoviário (EGR ou concessionária), recebida a solicitação do interessado, terá o prazo máximo de até 02 dias úteis para programação, indicando os dias da semana e horários adequados para a realização do transporte.

§ 6º É responsabilidade do transportador/embarcador responsável pelo transporte informar a Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR ou à concessionária a previsão de passagem pelo trecho rodoviário, através do telefone de emergência ou qualquer outro canal disponibilizado para tal fim, nas 24 horas que antecederem a entrada do conjunto transportador ou veículo especial na via, devendo ser observada a programação realizada.

§ 7º O não cumprimento do prazo estabelecido no § 5º deste artigo pela EGR ou concessionária, acarretará na transposição do veículo especial ou conjunto veicular sem programação, respeitadas as restrições impostas pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM em caso de operações especiais, sendo a empresa responsável pelo trecho responsável pela sua omissão.

§ 8º Em caso de incidente, superveniente ou fortuito, caberá à empresa transportadora e/ou ao embarcador o encargo de comunicar à EGR ou à concessionária do fato ocorrido, bem como realização de nova programação para realização do transporte objeto da Autorização Especial de Trânsito – AET, a ser tratada com caráter de urgência pela empresa responsável pela rodovia.

§ 9º A não programação pelo transportador/embarcador ou a travessia em dia e/ou horário distinto daquele planejado gerará a penalização do responsável pelo transporte, identificado no cabeçalho da Autorização Especial de Trânsito – AET, conforme inciso III do Art. 52 desta Resolução/Decisão Normativa.

§ 10º É vedada, pelas Superintendências Regionais – SR/DAER pela EGR e/ou por concessionárias de rodovias, a solicitação de entrega de documentação adicional requisitada ao transportador/embarcador, reivindicada para anuência da viabilidade do transporte, não prevista nesta Decisão Normativa.

**Art. 16º** A velocidade máxima permitida e a necessidade de acompanhamento de escolta serão fixadas pela autoridade competente para emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET, obedecidos aos critérios constantes do Anexo I desta Decisão Normativa.

**Art. 17º** No deslocamento em comboio deverá ser observada a distância mínima de 30,00m e a máxima de 150,00m entre os conjuntos transportadores, considerando o Anexo II desta Decisão Normativa.

Parágrafo único. Poderá ser autorizado o comboio para transportes com limites superiores àqueles estabelecidos no Anexo II, desde que aprovado pela Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER e com consentimento do Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM.

### CAPÍTULO III

#### **Da Autorização Especial de Trânsito – AET**

##### Seção I

#### **Das Condições**

**Art.18º** Os conjuntos transportadores de carga indivisível e os veículos especiais que apresentarem dimensões e/ou pesos superiores aos previstos na legislação de trânsito, somente poderão circular nas rodovias estaduais munidos de Autorização Especial de Trânsito – AET.

§ 1º Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET para o transporte de carga composta de mais de uma unidade indivisível no mesmo veículo ou combinação de veículos, excetuando-se as Combinações Veiculares de Carga – CVC regidas pela Resolução Nº 211/2006 do CONTRAN, desde que as cargas não ocasionem novos excessos de largura, comprimento e/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 26m, que não exista excesso de peso, que o Peso Bruto Total Combinado – PBTC não ultrapasse o limite de 57 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. 18º desta Decisão Normativa, não se aplica ao transporte de pás eólicas e de cargas unitizadas.

§ 3º O transporte de veículos automotores é regulamentado pela Resolução Nº 305/2009 do CONTRAN e não se configura como carga indivisível, não sendo permitida a requisição de licença nesta Decisão Normativa.

§ 4º O transporte de cargas ou de bicicletas em veículos classificados nas espécies automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário é regulamentado pela RESOLUÇÃO Nº 349/2010 do CONTRAN, não sendo fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET para este tipo de transporte.

**Art.19º** Para os conjuntos transportadores de carga indivisível e para os veículos especiais com dimensões e pesos que não se enquadram nos artigos 20 ou 21 desta Decisão Normativa, a Autorização Especial de Trânsito – AET será fornecida com prazo de 30 dias consecutivos, do amanhecer ao pôr do sol e válida para apenas 01 (uma) viagem para rota definida, incluído o retorno do veículo vazio ou transportando veículos e/ou equipamentos usados na execução do transporte.

§ 1º Poderá ser concedida, após solicitação formal do transportador, e ainda a critério do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, Autorização Especial de Trânsito – AET válida para mais de uma viagem para aqueles transportes de interesse logístico de operação e que apresentem uma dinâmica de realização repetitiva e contínua, sendo as taxas inerentes a AET cobradas por viagem.

§ 2º Poderá, após solicitação formal do transportador e com a devida justificativa, e ainda a critério do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, ser prorrogado o prazo de validade da Autorização Especial de Trânsito – AET por até igual período, em vista de concluir o transporte.

**Art. 20º** Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, de acordo com o licenciamento do veículo trator, aos conjuntos transportadores de carga indivisível e aos veículos especiais, para transitar em todas as rodovias estaduais, considerando o descrito no Art. 22º, do amanhecer ao pôr do sol, quando respeitadas as seguintes condições:

I – comprimento total: até 23,00m;

II – largura total: até 3,20m;

III – altura total: até 4,70m;

IV – Peso Bruto Total Combinado – PBTC: até 57,00 toneladas;

V – inexistência de excesso de peso.

§ 1º Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, de acordo com o licenciamento do veículo trator, aos conjuntos transportadores de carga indivisível e aos veículos especiais, com altura total superior a 4,70m e inferior ou igual a 4,95m, com comprimento total superior a 23,00m e inferior ou igual a 26,00m e que atendam às condições dos incisos II, IV e V deste artigo, desde que transitem exclusivamente nos trechos autorizados pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER para Combinações Veiculares de Carga – CVC com até 26,00m de comprimento.

§ 2º Poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, de acordo com o licenciamento do veículo trator, aos conjuntos transportadores de carga indivisível, ou veículos especiais, com altura total superior a 4,70m e inferior ou igual a 4,95m, com até 45,00 toneladas de Peso Bruto Total Combinado – PBTC e que atendam às condições dos incisos I, II e V deste artigo, desde que transitem exclusivamente nos trechos autorizados pelo Departamento Autônomo de Estradas

de Rodagem – DAER de Combinações para Transporte de Veículos – CTV e Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP.

§ 3º Fica permitido, para a Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, o transporte de veículos e/ou equipamentos usados em operações de transporte, tais como pranchas, *dolly*, equipamentos, lastros de pedra, entre outros, de uso específico nas operações de transporte de cargas especiais, desde que estas cargas não excedam as dimensões declaradas na referida autorização, limitadas aquelas determinadas nos incisos I, II, III, IV e V deste artigo.

§ 4º Poderão ser inclusos até 30 reboques/semirreboques adicionais na Autorização Especial de Trânsito – AET, desde que o conjunto engatado não ultrapasse os limites preconizados nos incisos I, II, III, IV e V deste artigo, e que estes reboques/semirreboques possuam a mesma configuração, com o mesmo tipo de carroceria e mesma quantidade e distribuição de eixos.

**Art. 21º** Aos veículos especiais equipados com guindaste, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, de acordo com o licenciamento do veículo, para transitar em todas as rodovias estaduais, considerando o descrito no Art. 22º, do amanhecer ao pôr do sol, desde que o Peso Bruto Total – PBT não ultrapasse 57,00 toneladas e a distribuição de peso por eixo esteja de acordo com o Art. 8º desta Decisão Normativa.

§ 1º Aos veículos de que trata este artigo, quando apresentarem excessos dianteiro e/ou traseiro até 3,00m além dos para-choques, Peso Bruto Total – PBT igual ou inferior a 57,00 toneladas e altura total inferior ou igual a 4,40 m, poderá ser fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com prazo de validade de até 01 ano, de acordo com o licenciamento do veículo, para transitar 24 horas por dia em todas as rodovias estaduais, 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 Ao caminhão munck ou guindauto, será fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET em consonância com o caput deste artigo, desde que não apresente qualquer excesso longitudinal. Quando da incidência de excesso longitudinal, limitado ao determinado pelo Art. 28º desta Decisão Normativa, será fornecida Autorização Especial de Trânsito – AET com validade de até 90 dias.

**Art. 22º** Os conjuntos transportadores de carga indivisível e os veículos especiais com mais 45,00 toneladas de Peso Bruto Total Combinado – PBTC não poderão transitar nos trechos constantes na DECISÃO NORMATIVA Nº 101/2017 do DAER, ou outra que venha a substituí-la.

## Seção II

### **Dos Pedidos de Autorização Especial de Trânsito – AET**

**Art. 23º** Ao requerer a concessão da Autorização Especial de Trânsito – AET para conjunto transportador de carga indivisível, o interessado deverá apresentar:

I – Requerimento devidamente preenchido e assinado (modelo disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER);

II – Cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV de todos os veículos incluídos na solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET;

III – Procuração, no caso de a solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET ser feita por representante legal;

IV – Nota fiscal ou declaração do contratante do transporte (remetente, destinatário ou consignatário), em papel timbrado do fabricante, remetente, ou destinatário, informando natureza, características dimensionais e peso de carga, com a indispensável identificação do responsável (nome, cargo e telefone para contato), sendo vedada a apresentação de fax, cópia ou e-mail;

V – Planta dimensional do conjunto transportador, elaborado e assinado por engenheiro, conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA, contendo indicações de comprimento total, distância entre eixos, balanços traseiro e laterais, dimensões e tipos dos pneumáticos, identificação da unidade tratora, altura e largura máxima, placa traseira de sinalização especial, Peso Bruto Total Combinado – PBTC, peso por eixo, Capacidade Máxima de Tração – CMT e distribuição de carga no veículo;

VI – Laudo técnico de inspeção veicular, elaborado e assinado por profissional engenheiro conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA, atestando as condições de estabilidade e de segurança do transporte (modelo disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER);

VII – Anotação de Responsabilidade Técnica – ART referente ao inciso e VI deste artigo;

VIII – Guia de arrecadação de solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET, expedida pelo interessado no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, e correspondente comprovante de pagamento;

IX – Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE conforme Art. 9º desta Decisão Normativa.

§ 1º O Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, caso julgue necessário, poderá solicitar outros elementos técnicos complementares referentes ao transporte.

§ 2º A apresentação dos documentos indicados nos incisos IV, V, VI e VII fica dispensável para os conjuntos transportadores de carga indivisível que atendam todas as condições dos incisos do Art. 20º desta Decisão Normativa.

**Art. 24º** Ao requerer a concessão da Autorização Especial de Trânsito – AET para veículo especial, o interessado deverá apresentar:

I – Requerimento devidamente preenchido e assinado (modelo disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER);

II – Cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV de todos os veículos incluídos na solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET;

III – Procuração, no caso de a solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET ser feita por representante legal;

IV – Indicação do trecho de rodovia a ser utilizado ou, na impossibilidade de tal indicação, informar a média mensal de distâncias a serem percorridas (mínimo de 100 Km/mês).

V – Planta dimensional do conjunto transportador, elaborado e assinado por engenheiro, conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA, contendo indicações de comprimento total, distância entre eixos, balanços traseiro e laterais, dimensões e tipos dos pneumáticos, identificação da unidade tratora, altura e largura máxima, placa traseira de sinalização especial, Peso Bruto Total Combinado – PBTC, peso por eixo, Capacidade Máxima de Tração – CMT e distribuição de carga no veículo;

VI – Laudo técnico de inspeção veicular, elaborado e assinado por engenheiro, conforme Resolução 218/73 CONFEA/CREA, atestando as condições apropriadas do conjunto transportador (modelo disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER);

VII – Anotação de Responsabilidade Técnica – ART referente ao inciso e VI deste artigo;

VIII – Guia de arrecadação de solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET, expedida no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, e correspondente comprovante de pagamento;

IX – Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE conforme Art. 9º desta Decisão Normativa.

§ 1º O Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, caso julgue necessário, poderá solicitar outros elementos técnicos complementares referentes ao transporte.

§ 2º A apresentação dos documentos indicados nos incisos IV, V, VI e VII fica dispensável para os veículos especiais que atendam todas as condições dos incisos do Art. 20 desta Decisão Normativa.

**Art. 25º** A solicitação da Autorização Especial de Trânsito – AET deverá ser feita através do Setor de protocolo do edifício sede do DAER ou em qualquer Superintendência Regional – SR/DAER, somente por transportadores (pessoa jurídica ou pessoa física responsável pelo transporte da carga, cadastrado como tal no banco de dados da Receita Federal) ou por seu representante legal.

§ 1º No momento da solicitação Autorização Especial de Trânsito – AET, os documentos descritos nos artigos 23 e 24 desta Decisão Normativa serão digitalizados e será aberto um Processo Administrativo Eletrônico – PROA para sua anexação.

§ 2º Ao interessado, será fornecido o número do PROA correspondente a sua solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET.

§ 3º Por meio do site do DAER, na área CONSULTA A PROCESSOS ADMINISTRATIVOS, o interessado poderá acompanhar a situação de sua solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET.

**Art. 26º** Deverão ser observados os seguintes prazos para liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER:

I – Para o conjunto transportador, ou veículo especial, que não necessite de consulta, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER terá o prazo máximo de até 05 dias úteis da data de solicitação e após baixa da guia no sistema de arrecadação para liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET;

II – para o conjunto transportador, ou veículo especial, que necessite de consulta, o DAER terá o prazo de até 10 dias úteis da data de solicitação e após baixa da guia no sistema de arrecadação para liberação da AET;

III – para o conjunto transportador, ou veículo especial, que demande entrega de Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE, conforme Art. 9º desta Decisão Normativa, o DAER terá o prazo de até 30 dias úteis da data de solicitação para análise e liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET.

§ 1º O transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensão, em caráter de emergência e de interesse público, a critério do DAER, poderá ser autorizado pela Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER, em prazo 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 a empresa responsável pela rodovia, quando for o caso.

§ 2º A critério do DAER, quando identificada a necessidade de vistoria prévia do conjunto transportador ou veículo especial, os prazos definidos para emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET serão suspensos até disponibilização, pelo transportador/embarcador, do conjunto transportador, incluída a carga, para a vistoria, preferencialmente na origem da travessia ou em qualquer local previamente acordado ao longo do percurso.

§ 3º Para aquela solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET que apresentar documentos ilegíveis e/ou deficiência de documentos e/ou não estiver de acordo com o disposto nesta Decisão Normativa, o prazo para liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET ficará condicionada à regularização, obedecendo ao disposto no artigo 31º.

**Art. 27º** As Superintendências Regionais – SR/DAER, bem como a Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e/ou concessionárias de rodovias, deverão manter a Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER ciente sobre o estado de conservação das obras de arte especiais dentro de sua circunscrição, principalmente, quando houver qualquer restrição aos limites máximos de peso estabelecidos no Art. 8º desta Decisão Normativa, bem como restrições de largura, altura, comprimento e peso.

§ 1º As restrições físicas temporárias quanto à limitação de peso, altura e largura máximos permitidos deverão ser justificadas à Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER.

§ 2º As informações relativas às restrições físicas temporárias e/ou definitivas, serão consideradas na viabilização da Autorização Especial de Trânsito – AET, conforme § 2º do Art. 15º desta Decisão Normativa, sendo as Superintendências Regionais – SR/DAER e a Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e/ou concessionárias de rodovias responsáveis pela omissão destas informações à Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER.

**Art. 28º** 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 máximo de 1,00m, 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 Nº 520/2015 do CONTRAN, ou outra que venha a substituí-la.

Parágrafo único. As cargas indivisíveis tais como postes, barras de ferro, vigas de concreto ou similares, quando transportadas em reboque/semirreboque extensível na sua totalidade, poderão exceder o limite de 1,00m de excesso traseiro, desde que devidamente adotados os requisitos de segurança descritos no caput deste artigo.

#### CAPÍTULO IV

## **Das Competências para Concessão de Autorização Especial de Trânsito – AET**

**Art. 29º** Compete à Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER a concessão de Autorização Especial de Trânsito – AET.

**Art. 30º** As Superintendências Regionais – SR/DAER estão autorizadas, em nome da Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER, a conceder Autorização Especial de Trânsito – AET para conjuntos transportadores de carga indivisível e para veículos especiais quando respeitadas as seguintes condições:

I – comprimento total: até 23,00m;

II – largura total: até 3,20m;

III – altura total: até 4,70m;

IV – Peso Bruto Total Combinado – PBTC: até 57,00 toneladas;

V – inexistência de excesso de peso.

Parágrafo único. A Superintendência Regional – SR/DAER que receber solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET de conjunto transportador de carga indivisível, ou de veículo especial que não atende ao Art. 30º deverá encaminhar o correspondente Processo Administrativo Eletrônico – PROA para a Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER.

**Art. 31º** Não será concedida Autorização Especial de Trânsito – AET para solicitações que apresentarem documentos ilegíveis e/ou deficiência de documentos e/ou não estiverem de acordo com o disposto nesta Decisão Normativa.

§ 1º Caso a solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET apresente problemas, conforme descrito no caput deste artigo, contatar-se-á o interessado para que se providenciem as adequações necessárias.

§ 2º Serão arquivadas as solicitações de Autorização Especial de Trânsito – AET não regularizadas até 15 dias úteis após comunicação ao interessado.

**Art. 32º** Toda Autorização Especial de Trânsito – AET emitida pela Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER deverá ser autorizada pelo Diretor de Operação Rodoviária ou pelo Superintendente de Transporte de Cargas ou por servidor nomeado em Boletim Interno.

**Art. 33º** Toda Autorização Especial de Trânsito – AET emitida na Superintendência Regional – SR/DAER deverá ser autorizada pelo Superintendente Regional ou por servidor nomeado em Boletim Interno.

## CAPÍTULO V

### **Da Taxa de Utilização da Rodovia – TUR**

**Art. 34º** Os veículos com Peso Bruto Total Combinado – PBTC superior a 57 toneladas ou com excesso de peso, ficam sujeitos ao pagamento da Taxa de Utilização Rodovia – TUR, referente ao excedente a estes limites e de acordo com o que dispõe esta Decisão Normativa.

**Art. 35º** O pagamento da Taxa de Utilização da Rodovia – TUR exime o transportador de pagamento de multa por excessos de peso, desde que o conjunto esteja de acordo com as condições especificadas na respectiva Autorização Especial de Trânsito – AET.

**Art. 36º** O valor da Taxa de Utilização da Rodovia – TUR será obtido pela expressão:

$$\text{TUR} = (\text{IAMT}) \cdot (\text{EXCESSO}) \cdot (\text{FATOR 1}) \cdot \text{N}$$

Onde:

TUR = Taxa de Utilização da Rodovia, em moeda vigente;

IAMT = Índice Aplicado à Multa de Trânsito, conforme seja estabelecido na TABELA DE TAXAS/TARIFAS DE SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS PELO DAER (publicada no DOE anualmente);

EXCESSO = Peso superior a 57 toneladas ou excesso de peso acumulado sobre os eixos do conjunto transportador;

FATOR 1 = Fator em função da distância de transporte, conforme Ordem 03.15 da TABELA DE TAXAS/TARIFAS DE SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS PELO DAER (disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER);

N = Número de viagens ou número de meses da Autorização Especial de Trânsito – AET, quando for o caso.

**Art. 37º** A Taxa de Utilização da Rodovia – TUR será calculada em função da distância a ser percorrida em rodovias estaduais 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 taxa, desde que o mesmo não exceda o limite de 57,00 toneladas ou não apresente excesso de peso, quando então será cobrada a taxa correspondente ao retorno.

**Art. 38º** O pagamento da Taxa de Utilização da Rodovia – TUR será efetuado em rede bancária através de documento próprio de arrecadação.

Parágrafo único. A Taxa de Utilização da Rodovia – TUR paga e não utilizada, desde que solicitada formalmente pelo transportador, dentro do prazo de 30 dias após a liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET, poderá ser empregada em nova autorização, desde que comprovada a não realização do transporte.

## CAPÍTULO VI

### **Da Taxa de Escolta – TE**

**Art. 39º** Os veículos destinados que necessitem de escolta do Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, conforme Anexo I e Anexo II desta Decisão Normativa, ficam sujeitos ao pagamento da Taxa de Escolta – TE.

**Art. 40º** O valor da Taxa de Escolta – TE será obtido pela expressão:

$$TE = (IAMT) \cdot (DT) \cdot (FATOR 2) \cdot N$$

Onde:

TE = Taxa de Escolta, em moeda vigente;

IAMT = Índice Aplicado à Multa de Trânsito, conforme seja estabelecido na TABELA DE TAXAS/TARIFAS DE SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS PELO DAER (publicada no DOE anualmente);

DT = Distância de transporte em rodovias estaduais, em Km;

FATOR 2 = Fator em função da velocidade de escolta, conforme Ordem 03.16 da TABELA DE TAXAS/TARIFAS DE SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS PELO DAER (Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER).

N = Número de viagens.

**Art. 41º** A Taxa de Escolta – TE será calculada em função da distância a ser percorrida em rodovias estaduais entre os pontos de origem e destino da carga e em função da velocidade de transporte.

**Art. 42º** O pagamento da Taxa de Escolta – TE será efetuado em rede bancária através de documento próprio de arrecadação.

Parágrafo único. A Taxa de Escolta – TE paga e não utilizada, desde que solicitada formalmente pelo transportador dentro do prazo de 30 dias após a liberação da Autorização Especial de Trânsito – AET, poderá ser empregada em nova autorização, desde que comprovada a não realização do transporte.

**Art. 43º** O serviço de escolta, seja ele executado por empresas particulares ou pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, não exime o transportador da responsabilidade civil e penal que possa advir por danos causados à rodovia, à sinalização ou a terceiros.

**Art. 44º** Se as circunstâncias exigirem, a Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER poderá, a seu critério, determinar a participação da escolta do Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM.

## CAPÍTULO VII

### **Do Pagamento**

**Art. 45º** Para requerer a concessão da Autorização Especial de Trânsito – AET, primeiramente o interessado deverá acessar o site do DAER e gerar uma guia de arrecadação, referente à solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET.

Parágrafo único. O pagamento da guia de solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET poderá ser efetuado em rede bancária.

§ 1º Quando da incidência de Taxa de Utilização da Rodovia – TUR e/ou Taxa de Escolta – TE, a Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER, após análise e aprovação da solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET, gerará uma guia de arrecadação adicional, a qual será enviada e/ou entregue ao requerente.

§ 2º As guias de arrecadação serão geradas com prazo de pagamento de 30 dias corridos para quitação. O não pagamento de quaisquer das guias implicará no arquivamento do correspondente processo de solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET.

§ 3º O pagamento duplicado das guias de arrecadação da Autorização Especial de Trânsito – AET poderá ser ressarcido ao transportador, desde que solicitada dentro de 30 dias após a liberação da AET, e apresentada 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.

§ 4º 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 desta Decisão Normativa, poderá sofrer substituição, desde que a licença possua percurso definido e que a solicitação de alteração seja a pedido formal do transportador, em papel timbrado contendo identificação do responsável (nome, cargo e telefone para contato), sendo vedada a apresentação de fax, cópia ou e-mail;

§ 5º Para substituição da Autorização Especial de Trânsito – AET, em atenção ao parágrafo anterior, a Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER gerará uma nova guia de arrecadação, referente à taxa de solicitação de autorização.

§ 6º A AET substituta com incidência de TUR e/ou TE não gerará nova guia de arrecadação, referente à TUR e/ou TE, após emissão, desde que não haja alteração no percurso com inclusão de quilometragem ou no Peso Bruto Total Combinado – PBTC previamente declarado.

§ 7º O pagamento de nova guia de arrecadação da TUR e/ou TE para a AET substituta atenderá a diferença na quantia paga e a devedora, em função de inclusão de quilometragem no percurso ou elevação do PBTC previamente declarados na AET original.

**Art. 46º** Respeitados os prazos indicados no Art. 26º desta Decisão Normativa, a Autorização Especial de Trânsito – AET somente poderá ser entregue ao transportador ou ao seu representante legal após sistema interno do DAER acusar o pagamento de todas as guias de arrecadação vinculadas à AET.

Parágrafo único. A AET estará disponível para retirada na Superintendência (Superintendência Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER ou Superintendência Regional – SR/DAER) onde foi expedida.

## CAPÍTULO VIII

### **Da Fiscalização**

**Art. 47º** A fiscalização será exercida pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM e pelo DAER, 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 Autorização Especial de Trânsito – AET;

II – na fiscalização do excesso de peso pela nota fiscal da carga transportada, será conferido o somatório da tara especificada na Autorização Especial de Trânsito – AET com o peso indicado na nota fiscal, sendo aplicado o auto de infração apenas quando este resultado for superior ao Peso Bruto Total Combinado – PBTC, ou Peso Bruto Total – PBT, constante na AET;

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 e/ou peso inferiores ao constante na AET, desde que atendida a legislação e o contido nesta Decisão Normativa.

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

§ 2º Quando constatada qualquer irregularidade no conjunto transportador, ou veículo especial, em desacordo com a respectiva AET, deverá ser lavrado o auto de infração e o veículo somente poderá prosseguir viagem após a regularização, não eximindo o transportador/embarcador de sofrer penalização conforme Art. 52º desta Decisão Normativa.

§ 3º A constatação de qualquer irregularidade no conjunto transportador por equipe de vistoria prévia e aferição de peso do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER suscitará na aplicação de penalidades ao transportador e/ou embarcador conforme Art. 52º desta Decisão Normativa, respeitados o contraditório e a ampla defesa.

§ 4º 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 IX

### **Das Infrações e Penalidades**

#### Seção I

#### **Dos Deveres dos Transportadores**

**Art. 48º** Constitui, solidariamente, dever do transportador, do embarcador 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 DAER, bem como a reposição de quaisquer danos ao patrimônio público, desde que, comprovadamente, oriundos da execução do transporte.

**Art. 49º** O transportador e o 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. 50º** É obrigação do transportador fornecer uma cópia da Autorização Especial de Trânsito – AET para a empresa contratada para escolta da carga, planejando em conjunto a execução do serviço de transporte e escolta da carga indivisível, estando sujeita pelo descumprimento as penalidades do Art. 51º desta Decisão Normativa.

#### Seção II

#### **Das Penalidades**

**Art. 51º** A não observância de quaisquer destes dispositivos importará na aplicação isolada ou cumulativa das seguintes penalidades, impostas ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador:

I – advertência;

II – multa administrativa;

III – suspensão do fornecimento de Autorização Especial de Trânsito – AET;

§ 1º Caberá ao proprietário do veículo a responsabilidade referente à regularização das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo, sendo imposta concomitantemente junto ao transportador e/ou embarcador as penalidades impostas toda vez que houver responsabilidade solidária em infrações que lhes couber observar, respondendo cada pela falta que lhe for atribuída.

§ 2º O transportador e o embarcador são responsáveis pelas infrações referentes aos dados prestados para a emissão da Autorização Especial de Trânsito – AET, bem como atendimento das disposições desta Decisão Normativa.

**Art. 52º** São infrações puníveis com advertência, conforme inciso I do Art. 51 desta Decisão Normativa:

I – transportar com pesos superiores aos constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET;

II – transportar com dimensões superiores aos constantes da Autorização Especial de Trânsito – AET;

III – transitar com alteração de itinerário ou em dia ou horário não permitido na Autorização Especial de Trânsito – AET;

IV – transitar sem o porte da Autorização Especial de Trânsito – AET ou com a mesma vencida;

V – transitar em trecho administrado pela Empresa Gaúcha de Rodovias S.A. – EGR e/ou em regime de concessão sem programação autorizada;

VI – obstruir trecho rodoviário por prazo superior a 24 horas, em caso de acidente ou problema mecânico;

VII – danificar patrimônio público ou particular, oriundo da execução do transporte;

VIII – evadir de vistoria prévia de aferição de peso, conforme § 5º do Art. 5º desta Decisão Normativa;

IX – não entregar Laudo de Técnico de Acompanhamento – LTA e/ou o Laudo Técnico de Instrumentação – LTI no prazo regulamentado pelo § 6º do Art. 9º desta Decisão Normativa;

X – declarar informações incorretas para o fornecimento da Autorização Especial de Trânsito – AET;

XI – adulterar os dados da Autorização Especial de Trânsito – AET;

XII – transportar carga incompatível com esta Decisão Normativa, ou seja, divisível.

Parágrafo único. Nos casos da incidência dos incisos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI e XII, deverá haver o recolhimento imediato da AET, sendo esta encaminhada para o DAER, devendo ser providenciada nova autorização pelo transportador.

**Art. 53º** São infrações puníveis com multa administrativa:

I – em conformidade com a penalidade prevista no inciso VI do Art. 231º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, os incisos I, II, III, IV, X, XI e XII do Art. 52º desta Decisão Normativa;

II – em conformidade com a penalidade prevista no inciso I do Art. 187º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o inciso V do Art. 52º desta Decisão Normativa;

III – em conformidade com a penalidade prevista no Art. 178º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o inciso VI do Art. 52º desta Decisão Normativa.

IV – em conformidade com a penalidade prevista no inciso I do Art. 231 do CTB, o inciso VII do Art. 52º desta Decisão Normativa;

**Art. 54º** São puníveis com suspensão do fornecimento de AET:

I – inclusive para os demais veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET até a disponibilização, pelo transportador/embarcador do conjunto transportador para a vistoria, para os casos em conformidade com o inciso VIII do Art. 52º desta Decisão Normativa;

II – inclusive para os demais veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET até a entrega do Laudo de Técnico de Acompanhamento e/ou o Laudo Técnico de Instrumentação, para os casos em conformidade com o inciso IX do Art. 52º desta Decisão Normativa;

III - pelo prazo de até 03 meses, nos casos de reincidência de mesma infração prevista no Art. 52º, dentro do período de 01 ano, a contar da data da aplicação da advertência.

**Art. 55º** A prática simultânea de infrações de diferentes naturezas importará na aplicação das penalidades previstas na forma da legislação vigente.

**Art. 56º** A imposição das penalidades previstas nesta Decisão Normativa não exonera o infrator de outras cominações e encargos de naturezas penais, cíveis ou administrativas decorrentes da prática de infração.

**Art. 57º** As infrações de idêntica natureza serão punidas como uma única infração, não se considerando a pluralidade de itens que a elas se refiram, salvo no caso de excesso de peso.

**Art. 58º** O veículo especial, ou combinação de veículos transportando carga indivisível, que apresente qualquer característica em desacordo com o constante na Autorização Especial de Trânsito – AET ou que não esteja portando a mesma, será retido e autuado, cobrando-se a Taxa de Utilização da Rodovia – TUR desde a origem, quando for o caso.

§ 1º No caso de ocorrência de infração prevista neste artigo, o acréscimo da TUR e as multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB sobre o excesso de peso, dimensões e alterações de itinerário serão referidas aos limites constantes da AET inicialmente fornecida.

§ 2º Na impossibilidade da regularização da carga ou o fornecimento de AET, o transportador, além da aplicação de multa, será escoltado pelo agente da autoridade policial até o ponto em que teve acesso à rodovia, ou à cidade mais próxima, cobrando-se as respectivas Taxas de Escolta – TE e a TUR, estas, desde a origem, se for o caso, comunicando-se a irregularidade à Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER.

### Seção III

#### **Das Competências para Aplicação de Penalidades**

**Art. 59º** Compete à Diretoria de Operação Rodoviária – DOR/DAER a aplicação das penalidades previstas no Art. 51º, incisos I e III, desta Decisão Normativa.

**Art. 60º** Compete ao Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER, por intermédio do Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM, a aplicação da penalidade prevista no inciso II do Art. 51º desta Decisão Normativa.

### Seção IV

#### **Dos Recursos**

**Art. 61º** Contra a aplicação da penalidade prevista no inciso II do Art. 51º desta Decisão Normativa, caberá recurso na forma e no prazo previstos no Art. 282º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

**Art. 62º** Contra a aplicação das penalidades previstas nos incisos I e III do Art. 51 desta Resolução/Decisão Normativa, caberá recurso ao Diretor de Operação Rodoviária – DOR/DAER, no prazo de 30 dias contados da data da notificação da penalidade.

## CAPÍTULO X

### **Das Disposições Gerais e Transitórias**

**Art. 63º** Nas infrações previstas nos incisos X e XI do Art. 52º desta Decisão Normativa, o processo administrativo ou a autuação deverá ser encaminhado à Superintendência de Assuntos Jurídicos – SAJ/DG/DAER para que, sendo fato previsto como infração penal, encaminhe ao Ministério Público para as providências decorrentes.

Parágrafo Único - A identificação de informações inverídicas quando dos estudos de viabilidade, laudos técnicos ou ART, serão relatadas aos órgãos competentes pela STC, e ficando os envolvidos sujeitos às responsabilizações cabíveis.

**Art. 64º** Deverá constar, obrigatoriamente, em cada Autorização Especial de Trânsito – AET uma numeração correspondente do DAER, a ser reiniciada a cada exercício, devendo constar, 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. 65º** A juízo do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER poderá ser indicado a 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 Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO ou outro órgão oficial competente, reconhecido pelo DAER.

**Art. 66º** A Autorização Especial de Trânsito – 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. 101º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

**Art. 67º** Na formação de comboio, não deverão ser tolerados excessos longitudinais, assim como partes perfurantes e/ou cortantes, tais como: postes, barras de ferro, vigas de concreto, caçambas, lâminas e similares que atentem contra à segurança viária.

**Art. 68º** O transporte integrado de mercadorias, através de cofres de cargas e construções modulares habitáveis (tais como escritórios, alojamentos, salas e banheiros), será enquadrado nesta Decisão Normativa apenas quando houver excesso de peso e/ou de dimensões.

**Art. 69º** Na fixação dos parâmetros de segurança, serão observados os critérios de dimensionamento de escolta, conforme Anexo I desta Decisão Normativa.

**Art. 70º** A fiscalização na via das atividades aqui regulamentadas será exercida pelo DAER e/ou pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM.

**Art. 71º** No transporte de cargas superdimensionadas acompanhadas por escolta policial, o Comando Rodoviário da Brigada Militar – CRBM poderá determinar o aumento da velocidade das combinações veiculares e veículos especiais, além dos limites dispostos no Anexo I desta Decisão Normativa, em vista da fluidez do trânsito, respeitados os requisitos de segurança viária, desde que haja concordância expressa do transportador ou embarcador identificado no cabeçalho da AET para tal, não eximindo-o das responsabilidades em caso de acidente.

**Art. 72º** Para os casos de perda ou roubo da Autorização Especial de Trânsito – AET, o transportador poderá solicitar uma segunda via deste documento, desde que a solicitação seja feita formalmente, em papel timbrado contendo identificação do responsável (nome, cargo e telefone para contato), sendo vedada a apresentação de fax, cópia ou e-mail, e que seja apresentado o Boletim de Ocorrência do fato.

§ 1º A segunda via da Autorização Especial de Trânsito – AET deverá ser solicitada e expedida na Superintendência (Superintendência de Transporte de Cargas – STC/DOR/DAER ou Superintendência Regional – SR/DAER) onde o transportador retirou a primeira via.

§ 2º A solicitação de segunda via da Autorização Especial de Trânsito – AET fica condicionada ao pagamento da taxa de Ordem 01.13 da TABELA DE TAXA/TARIFAS DE SERVIÇOS PRESTADOS A TERCEIROS PELO DAER (disponível no site do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER).

**Art. 73º** Poderá ser concedida Autorização Especial de Trânsito – AET aos veículos novos nacionais ou importados, sem CRLV e com pesos e/ou dimensões que se enquadrem nesta Decisão Normativa, desde que transitem e portem documentos de acordo com a RESOLUÇÃO 04/1998 do CONTRAN, por suas alterações ou por outra que venha a substituí-la.

Parágrafo único. Para os veículos descritos no caput deste artigo, a AET será fornecida com prazo de até 30 dias consecutivos, do amanhecer ao pôr do sol e válida para apenas 01 (uma) viagem em rota definida.

**Art. 74º** Ficam revogadas a DECISÃO NORMATIVA Nº 63 de 2007 do DAER, a DECISÃO NORMATIVA Nº 68 de 2008 do DAER e a ORDEM DE SERVIÇO Nº DOC/001/08 de 2008 da Diretoria de Operação e Concessões do DAER.

**Art. 75º** Esta Decisão Normativa entra em vigor em 30 dias a partir da data de sua publicação no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, revogando-se as disposições em contrário.

**Art. 76º** Integram esta Decisão Normativa o ANEXO I – TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR e o ANEXO II – TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA PARA COMBOIO.

**Art. 77º** As dúvidas e os casos omissos desta Decisão Normativa serão resolvidos pela Diretoria de Operação Rodoviária – DOR/DAER.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 09 de maio de 2018.

**Engº Rogério Brasil Uberti**  
Diretor-Geral

**Engº Walter Moreira Machado Júnior**  
Diretor de Operação Rodoviária

**Engº Sívoris Sarti da Silva**  
Diretor de Gestão e projetos

**Engº Luciano Faustino da Silva**  
Diretor de Infraestrutura Rodoviária

**Bel. Pablo Pecoits Xavier**  
Diretor de Administração e Finanças

## ANEXO I

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA  
- PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR -

CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO	CARACTERÍSTICAS DA RODOVIA							
	PISTA SIMPLES				PISTA DUPLA			
	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			VELOCIDADE	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			VELOCIDADE
DIMENSÕES (METRO) E PESO (TONELADAS)	CREENCIADA	CRBM	TOTAL	Km/h	CREENCIADA	CRBM	TOTAL	Km/h
<b>Largura</b>								
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
<b>Comprimento</b>								
até 26,0				60				60
26,01 até 30,00	1		1	50				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
<b>Altura</b>								
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
<b>Excesso Anterior ao para choque</b>								
até 3,00				60				60
acima de 3,00	1		1	50	1		1	60
<b>Excesso Posterior ao para choque:</b>								
até 3,00				60				60
acima de 3,00	1		1	50	1		1	60
<b>Peso</b>								
até 74,0				70				70
acima de 74 até 100	1		1	60	1		1	60
acima de 100 até 350	2		2	40	2		2	40
acima de 350	2	1	3	30	2	1	3	40
<b>Observações:</b>								
→ Para cargas de peso superior a 100 toneladas, as velocidades admissíveis variarão de 5 a 40 km/h.								
→ Sempre que for necessário inversão de pista, bloqueios de acessos, tráfego na contramão, remoção de sinalização ou trânsito no período noturno (casos em que seja mais seguro o trânsito noturno, quando o fluxo de veículos é menor), estabelecer previamente contato com o CRBM com circunscrição sobre o trecho para, em conjunto, planejar a execução do serviço.								

**ANEXO II**

**TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA  
- COMBOIO EM PISTA SIMPLES -**

DIMENSÕES (METRO) E PESO (TONELADAS)	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS		COMBOIO DE 3 VEÍCULOS		COMBOIO DE 4 VEÍCULOS	
	CRENCIADA	CRBM	CRENCIADA	CRBM	CRENCIADA	CRBM
Comprimento até 25,00 Largura até 3,20 Altura até 4,40 Peso até 74						
Comprimento até 25,00 Largura até 3,50 Altura até 4,50 Peso até 74	1		1		2	
Comprimento até 25,00 Largura até 4,00 Altura até 4,50 Peso até 74	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 4,50 Peso até 74	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 5,00 Peso até 74	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 5,50 Peso até 74	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 3,50 Altura até 4,50 Peso até 80	1		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 4,50 Peso até 80	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 5,00 Peso até 80	2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,00 Altura até 5,50 Peso até 80	2		2		2	1

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA  
- COMBOIO EM PISTA DUPLA -

DIMENSÕES (METRO) E PESO (TONELADAS)	COMBOIO DE 2 VEÍCULOS		COMBOIO DE 3 VEÍCULOS		COMBOIO DE 4 VEÍCULOS		COMBOIO DE 5 VEÍCULOS		COMBOIO DE 6 VEÍCULOS	
	CRENCIADA	CRBM								
Comprimento até 25,00 Largura até 3,20 Altura até 4,40 Peso até 74										
Comprimento até 25,00 Largura até 3,50 Altura até 4,50 Peso até 74	1		1		2		2		2	1
Comprimento até 25,00 Largura até 4,00 Altura até 4,50 Peso até 74	1		1		2		2		2	1
Comprimento até 25,00 Largura até 4,50 Altura até 5,00 Peso até 74	1		1		2		2		2	1
Comprimento até 25,00 Largura até 5,00 Altura até 5,00 Peso até 74	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 4,50 Altura até 5,00 Peso até 74	1		2		2		2		2	
Comprimento até 30,00 Largura até 5,00 Altura até 5,00 Peso até 74	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 5,00 Altura até 5,50 Peso até 74	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 30,00 Largura até 5,00 Altura até 5,50 Peso até 80	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 35,00 Largura até 4,00 Altura até 5,00 Peso até 80	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 35,00 Largura até 4,50 Altura até 5,00 Peso até 80	1		2		2		2		2	1
Comprimento até 35,00 Largura até 5,00 Altura até 5,50 Peso até 80	1		2		2		2		2	1