

NORMA PARA CONCESSÃO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO AO VEÍCULO OU A COMBINAÇÃO DE VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE DE CARGA INDIVISÍVEL E AOS VEÍCULOS ESPECIAIS QUE NÃO SE ENQUADREM NOS LIMITES DE PESO E / OU DE DIMENSÕES ESTABELECIDOS PELO CONTRAN.

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1. Esta Norma regulamenta o uso das rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo por veículos ou combinação de veículos e equipamentos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões aos limites estabelecidos na legislação vigente, para o conjunto de veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais, tendo como fundamento os artigos 21 e 101 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, as pertinentes Resoluções e Deliberações do CONTRAN e Portarias do DENATRAN.

1.1. Esta Norma aplica-se às rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo, inclusive às sob o regime de concessão.

1.2. Nenhum veículo transportador, objeto desta Norma, poderá transitar nas rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo sem oferecer completa segurança e estar equipado de acordo com o estabelecido por esta Norma, especialmente quanto a sua sinalização.

1.3. Para efeito desta Norma observar-se-ão o CTB, as Resoluções e Deliberações do CONTRAN, as Portarias do DENATRAN, as Normas específicas do DER e demais Normas referentes ao Transporte Rodoviário Internacional.

CAPÍTULO II - DAS DEFINIÇÕES

2. Para efeito desta Norma, ficam estabelecidas as definições:

2.1. Avanço Dianteiro é o comprimento correspondente à parte da carga que ultrapassa o limite físico da carroçaria em direção à cabine da unidade tratora.

2.2. Balanço Traseiro é a distância compreendida entre o centro do último eixo traseiro e o plano vertical que lhe é paralelo e que contém a extremidade posterior do conjunto.

2.3. Caminhão Trator ou de Tração é o veículo automotor destinado a tracionar (arrastar) outro veículo, seja por sistema de engate, acoplamento ou interligado por cambão a semirreboques, ou ainda, a outro (s) caminhão (ões) trator (es).

2.4. Carga Indivisível é a carga constituída por uma única peça, máquina, equipamento ou conjunto estrutural.

2.5. Carga Indivisível Unitizada é a carga constituída de mais de uma unidade de carga indivisível acondicionada de modo a possibilitar a movimentação e o transporte como uma única unidade.

2.6. Carga Composta de mais de uma unidade indivisível é a carga constituída de duas ou mais unidades de cargas indivisíveis.

- 2.7. Carga nas Partes Externas é a carga que ultrapassa os limites físicos da carroçaria do veículo, quanto à sua largura ou ao seu comprimento.
- 2.8. Combinação de Veículos de Carga é a composição rodoviária formada por reboque (s) ou semirreboque (s) tracionado (s) por um ou mais veículos tratores.
- 2.9. Conjunto Transportador é o veículo ou combinação de veículos acrescido da carga.
- 2.10. Escolta da Polícia Militar Rodoviária (PMRv) é a realização do acompanhamento do transporte de carga indivisível através do policiamento rodoviário.
- 2.11. Escolta Credenciada (CRE) é a prestação de serviço de acompanhamento ao transporte de carga indivisível executado com veículo (s) devidamente credenciado (s) pela Polícia Rodoviária Federal e habilitado pelo DER a fazê-lo nas rodovias do Estado, conforme especificado na tabela objeto do ANEXO II desta Norma.
- 2.12. Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE) é o estudo da capacidade portante das obras de arte especiais (OAE's) existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização da passagem de conjunto transportador com PBTC acima de determinados limites.
- 2.13. Estudo de Viabilidade Geométrica (EVG) é o levantamento dos gabaritos verticais e horizontais das obras e intervenções existentes ao longo de determinado itinerário na rodovia, tais como viadutos, passarelas, túneis, pórticos, curvas e intersecções.
- 2.14. Excesso de Dimensões é a parcela das dimensões do conjunto transportador (comprimento, largura e altura) que ultrapassa os limites regulamentares e fixados pela legislação de trânsito.
- 2.15. Excesso Lateral Direito ou Excesso Lateral Esquerdo é o excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroçaria.
- 2.16. Excesso Longitudinal Dianteiro é o excesso da carga, medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator.
- 2.17. Excesso Longitudinal Traseiro é o excesso da carga, medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroçaria.
- 2.18. Excesso de Peso é a parcela de peso excedente constatada de um eixo e/ou do conjunto de eixos que ultrapassa os limites regulamentares fixados por esta Norma.
- 2.19. Eixos em Tandem são dois ou mais eixos dotados por um conjunto integral de suspensão, para a equalização de peso entre eles, podendo qualquer um deles ser ou não motriz.
- 2.20. Guindaste Auto propelido ou Guindaste sobre Caminhão é um veículo especial projetado para realizar içamento de materiais e equipamentos.
- 2.21. Gôndola, Viga, Plataforma Intermediária, Espaçador, "Skid", articulados ou não, são acessórios empregados no transporte de cargas indivisíveis superdimensionadas e superpesadas.
- 2.22. Laudo Técnico de Acompanhamento (LTA) é o documento da empresa responsável pelo Estudo de Viabilidade, 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 estas estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das obras de arte especiais – OAE's, devendo conter o Laudo Técnico de Monitoração – LTM, quando solicitado, sua explanação ou explicação dos dados obtidos.

2.23. Laudo Técnico de Monitoração (LTM) é o estudo das Obras de Arte Especiais – OAE's, por meio de aparelhos e / ou de instrumentos voltados à análise das tensões e deformações das estruturas.

2.24. Linhas de Eixo são dois ou mais eixos pendulares com suspensão e direção hidráulica, formado por quatro, oito, doze ou dezesseis pneumáticos no mesmo alinhamento transversal ao chassi.

2.24.1. 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.

2.24.2. Módulo Hidráulico com Power Booster (PB) é o módulo hidráulico com linha de eixo equipado com tração hidrostática em suas rodas, proporcionando uma capacidade de tração adicional aos caminhões tratores no conjunto transportador, podendo também operar sem caminhão trator como Veículo Transportador Modular Auto propelido (SPMT).

2.25. Operador de Rodovia (concessionária) empresa contratada com fim específico e/ou exclusivo, para o caso de exploração da rodovia por meio de concessão.

2.26. Veículo de acompanhamento para Operação Especial é aquele próprio do DER ou dele contratado ou da concessionária de rodovia destinados ao acompanhamento de operação especial quando do transporte de carga indivisível.

2.27. Veículo Especial é aquele constituído de características de construção específica destinado ao transporte de carga indivisível excedente em peso e/ou dimensões, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado e que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, usinas móveis, perfuratrizes e outros assemelhados.

2.28. Veículo Transportador Modular Auto propelido (SPMT ou SPE) é o veículo modular com plataforma de carga própria, com suspensão e direção hidráulica e conjunto de linhas de eixos direcionais com ângulo mínimo de 60 graus, com tração hidrostática em suas rodas e força motora que propicie circular pelos seus próprios meios.

CAPÍTULO III – DOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

3. O transporte de carga indivisível excedente em peso e/ou dimensões deve ser efetuado em veículo(s) adequado(s), que apresente(m) estrutura, estado de conservação e potência motora compatível com a força de tração a ser exigida, assim como, uma configuração de modo que a distribuição de pesos nos eixos não exceda aos limites máximos permitidos e fixados nesta

Norma, respeitados os limites técnicos de capacidade de carga e peso por eixo(s) estabelecido(s) pelo fabricante e/ou de órgão certificador competente, reconhecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO.

3.1. O (s) caminhão (ões) trator (es) deve possuir Capacidade Máxima de Tração – CMT superior ao Peso Bruto Total Combinado – PBTC, cabendo ao DER:

3.1.1. Exigir a comprovação da Capacidade Máxima de Tração – CMT e do Peso Bruto Total Combinado – PBTC do (s) caminhão (ões) trator (es);

3.1.1.1. O Veículo Transportador Modular Auto propelido e o Modulo Hidráulico com PB, terão a sua CMT determinada de acordo com a configuração e quantidade de eixos estabelecidos para o transporte, conforme as especificações técnicas estabelecidas pelo fabricante.

3.1.2. Exigir o diagrama de carga fornecido pelo fabricante do (s) implemento (s) principalmente para cargas com peso bruto igual ou superior a 100 tf;

3.1.3. Efetuar vistoria prévia no (s) veículo (s) e/ou no conjunto transportador a ser (em) utilizado (s) no transporte para o qual foi solicitada a Autorização Especial de Trânsito – AET;

3.1.4. Fiscalizar o (s) veículo (s) e/ ou o conjunto transportador assegurando que a circulação se dará conforme a Autorização Especial de Trânsito – AET emitida, bem como, o (s) veículo (s) e/ ou o conjunto transportador esteja (m) em perfeitas condições de segurança;

3.1.5. Exigir do (s) veículo (s), inclusive do (s) modular (es) a ser (em) utilizado (s) no transporte para o qual foi solicitada a Autorização Especial de Trânsito – AET, que apresente (m) o Certificado Anual de Inspeção Técnica Veicular;

3.1.6. Reter o (s) veículo (s) e/ou o conjunto transportador que não se apresentar em condições de segurança.

3.2. No dimensionamento do conjunto transportador deve 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 Norma, bem como, que ofereça as melhores condições para acomodação da carga, apoio e sua fixação, garantindo a segurança na operação do transporte.

3.3. Para o transporte de carga indivisível, são os seguintes os limites máximos de peso por eixo ou por conjunto de eixos:

3.3.1. Eixo isolado:

- com 2 pneumáticos por eixo - 7,5 tf
- com 4 pneumáticos por eixo - 12 tf
- com 8 pneumáticos por eixo - 16 tf

3.3.2. Conjunto de 2 eixos, não em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior ou igual a 2,40 m :

- com 2 pneumáticos por eixo - 15 tf

3.3.3. Conjunto de 2 eixos, em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 2,40 m :

- com 4 pneumáticos por eixo - 22 tf
- com 8 pneumáticos por eixo - 24 tf

3.3.4. Conjunto de 3 eixos em tandem:

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 28,5 tf
- com 8 pneumáticos por eixo - 34,5 tf

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e inferior ou igual a 2,40 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 30,0 tf
- com 8 pneumáticos por eixo - 36,0 tf

3.3.5. Conjunto de 4 ou mais eixos em tandem, ou linha de eixos, dotados de suspensão hidráulica:

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 9,3 tf
- com 8 pneumáticos por eixo - 11,3 tf

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e inferior a 2,40 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 10,0 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 12,0 tf
- com 12 a 16 pneumáticos por eixo - 1,5 tf/ pneumático

c) Para distância entre eixos igual ou superior a 2,40 m;

- com 8 pneumáticos por eixo - 16 tf

3.3.5.1. Para conjuntos com mais de 4 eixos, com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática, os eixos adicionais deverão ser obrigatoriamente direcionais ou auto direcionais.

3.3.5.2. Não será permitido conjunto com mais de 8 eixos.

3.3.5.3. Os conjuntos com mais de 4 eixos e limitado a 8 eixos, construídos e licenciados até 31 de janeiro de 2016 e que não atendam aos critérios fixados no item anterior, poderão circular até o término da sua vida útil.

3.3.6. Conjunto com 2 ou mais eixos, suspensão hidropneumática e direcionais, com distância entre eixos igual ou superior a 1,30 m e igual ou inferior a 1,50 m :

- com 2 pneumáticos extralargos - 11,0 tf

3.3.7. Excepcionalmente, a critério do DER, os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou das linhas de eixos, poderão ser superados quando se tratar de:

3.3.7.1. Carga indivisível, muito pesada, para a qual inexistam comprovadamente equipamentos no mercado que possibilite o atendimento aqueles limites;

3.3.7.2 Caminhão trator com peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, necessariamente grande para possibilitar o arraste do conjunto transportador, sempre de acordo com as especificações técnicas do fabricante e/ou de órgão certificador competente.

3.3.8. Eixos separados entre si por distância superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) serão considerados eixos simples isolados, estarão limitados a no máximo 08 (oito) eixos para o limite de 16 tf / eixo;

3.3.8.1. Conjuntos de eixos separados entre si por distância superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) contendo mais de 08 (oito) eixos terão peso por eixo limitado a 12 tf/ eixo.

3.3.9. Excepcionalmente, a critério do DER, para distância entre eixos inferior a 1,35 m:

- com 4 pneumáticos - 9,3 tf/eixo

3.3.10. Para Guindaste Auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão e veículos especiais, os limites máximos de peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, respeitado os limites técnicos fornecidos pelos fabricantes, são os seguintes:

- a) Eixo simples com 2 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 10,0 tf;
- b) Eixo simples com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 13,75 tf;
- c) Eixo duplo direcional, com 2 pneumáticos por eixo - 15 tf;
- d) Eixo duplo em tandem com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 27,5 tf;
- e) Eixo triplo em tandem com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 36,0 tf;
- f) Eixos múltiplos com 2 pneumáticos por eixo, pneus extralargos, com suspensão hidropneumática, com distância entre eixos superior a 1,35 m e inferior a 1,65 m - 11,0 tf;
- g) Eixos múltiplos com 2 pneumáticos por eixo, pneus extralargos, com suspensão hidropneumática, com distância entre eixos igual ou superior a 1,65 m - 12,0 tf.

3.4. Além dos limites de peso por eixo e por conjunto de eixos estabelecidos no subitem 3.3., para o transporte de carga indivisível, deverão ser observadas as seguintes condições:

3.4.1. Poderá ser autorizada a combinação de 2 (dois) ou mais caminhões-tratores na operação de "pull" ou "pull-and-push", no transporte de carga indivisível excedente em peso, desde que autorizado pelo DER;

3.4.2. Poderá ser fornecida AET para o transporte de carga composta de até duas unidades de carga indivisível no mesmo veículo, ou combinação de veículos, respeitados os pesos fixados nesta Norma, no comprimento máximo de 25,00 m;

3.4.2.1 Para o transporte de carga composta de mais de duas unidades de carga indivisível os limites máximos de peso por eixo ou por conjunto de eixos serão os determinados pela legislação e estarão limitados ao PBTC de 45 tf, sendo;

- a) cargas acondicionadas uma ao lado da outra não poderá ter excesso lateral;
- b) cargas acondicionadas uma atrás da outra não poderão ter excesso longitudinal dianteiro ou traseiro, além da carroceria.

3.4.2.2. Esta regra não se aplica ao transporte de "pás eólicas" e de cargas unitizadas.

3.5. Não será admitida a utilização de pneu com peso superior a sua capacidade técnica ou com pressão superior ao estipulado pelo fabricante.

CAPÍTULO IV - CRITÉRIOS PARA TRANSPOSIÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL E EXIGÊNCIA DE ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

4. Quando a soma dos pesos do (s) reboque (s) ou semirreboque (s) mais a carga forem superiores ao PBT de 288 tf e/ou acima de 12 tf por eixo, deverá ser apresentado um Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE das obras – OAE's existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, executado por empresa de engenharia cadastrada no DER, cabendo todas as despesas decorrentes desse estudo ao interessado no transporte.

4.1. O DER se reserva no direito de exigir vistoria das OAE's, para conjunto transportador que apresentar PBTC maior ou igual a 200 tf e/ou peso por eixo superior a 12 tf/ eixo, em rodovias que não sofreram vistoria no último ano.

4.2. O Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE, conforme ANEXO III desta Norma, é composto por:

4.2.1. Projeto do conjunto transportador – desenho do conjunto transportador mais a carga, detalhando a distribuição de peso por eixos, as distâncias entre eixos, a largura, altura e comprimento, fornecido pelo transportador;

4.2.2. Descrição do Percurso – apresentação do itinerário completo para o transporte, indicando do município inicial ao final, as rodovias e seu marcos quilométricos, dentro do Estado;

4.2.3. Vistoria das Obras de Arte – levantamento das características geométricas (comprimento e largura), estruturais (tipo de estrutura, Trem Tipo da construção ou projeto) e do estado de conservação de todas as OAE's existentes ao longo do percurso, documentando através de fotos recentes e datadas;

4.2.4. Verificação Estrutural – relatório da análise, elaborado através de cálculos matemáticos, da capacidade portante das OAE's a serem transpostas pelo conjunto transportador, comparando os esforços produzidos pelo Trem Tipo Especiais (distribuição de peso do conjunto transportador) com os esforços produzidos pelo Trem Tipo de cálculo das OAE's, obtidos mediante levantamento dos projetos originais ou de outros meios aceitáveis;

4.2.5. Conclusão / Recomendações – relatório final com a definição sobre a viabilidade do transporte devidamente acompanhado das recomendações e providências a serem executadas durante a transposição, tais como velocidade, posicionamento do veículo com relação ao eixo da estrutura e outras que venham a complementar.

4.3. As vistorias das OAE's, executada para um determinado itinerário, terá validade de 06 (seis) meses, desde que não ocorra registro de eventos estruturalmente relevantes nesse período.

4.4. A verificação estrutural executada para um determinado percurso e uma determinada configuração e carregamento terá validade ilimitada, podendo ser usada como referência pela empresa responsável pelos cálculos, para viabilização de novos transportes, desde que a configuração seja similar (distância entre eixos) e a distribuição de pesos por eixo seja de porte inferior ao da Verificação Estrutural inicial tomada como referência, previamente aprovada pelo DER e/ou concessionárias, quando for o caso, e que não se tenha verificado alterações geométricas e/ou estruturais nas obras constantes do percurso viabilizado.

4.5. Quando o transporte abranger trechos de rodovias do DER e/ou sob o regime de concessão, o referido Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE deverá ser encaminhada ao setor competente do DER (AET) e das respectivas concessionárias, ambos mediante protocolo, que terão prazo de até 05 (cinco) dias úteis, contados a partir da data de seu recebimento, para análise e manifestação sobre os referidos estudos, sem ônus para os interessados no transporte.

4.5.1. O referido Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE deverá ser encaminhado preferencialmente por meio eletrônico.

4.6. As concessionárias devem dar ciência, mensalmente, ao DER até o 5º (quinto) dia útil de cada mês, da data de recebimento dos estudos para fins de controle do prazo acima fixado. O não cumprimento caberá ao DER a formalização do fato à ARTESP, que deverá adotar as medidas cabíveis.

4.7. Havendo a ocorrência de não conformidade ou necessidade de readequação do EVE o DER e/ou a concessionária terão novamente o prazo máximo de 05 (cinco) dias úteis para análise e manifestação, contados a partir da data de entrega do novo estudo.

4.7.1. Quando da indicação de não conformidade, pelo DER ou concessionária, a mesma deverá abranger todos os itens a serem revisados no EVE.

4.8. Quando viabilizada e autorizada à operação, o transporte deve ser acompanhado por engenheiro ou técnicos da empresa de engenharia responsável pelo EVE, que emitirá Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA, a ser entregue no DER, no prazo máximo de 03 (três) dias úteis após a passagem sobre as obras de artes.

4.8.1. O não atendimento ao prazo fixado caberá ao DER impor medidas administrativas ao transportador/ viabilizador;

4.8.2. O Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA deverá estar instruído com fotos coloridas, datadas e obrigatoriamente constar o local no formato de km e/ou km + m;

4.8.3. O Laudo Técnico de Acompanhamento deverá ser entregue no DER por meio físico ou eletrônico.

4.9. No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob o regime de concessão, cópia do referido LTA deverá ser encaminhada aos setores competentes das respectivas

concessionárias, instruída com fotos coloridas e datadas, preferencialmente por meio físico ou eletrônico, que terão prazo de até 03 (três) dias úteis para sua análise e manifestação.

4.10. Realizado o transporte, os responsáveis pelos trechos de rodovias (DER e/ ou concessionária) deverão comunicar ao COP/COPE, a data em que este ocorreu no primeiro dia útil após o evento, por meio físico ou eletrônico, cabendo esta informação, no âmbito do DER a Divisão Regional, e, nas concessionárias, pelo setor responsável pela programação da travessia.

4.11. Não será concedida nova AET para o mesmo itinerário antes da entrega do LTA aludido no subitem 4.8..

4.12. Ainda como parte do processo de Viabilização Estrutural do transporte, quando a vistoria identificar graves anomalias em alguma OAE, ou na situação em que a análise estrutural resultar em valores de coeficiente de segurança críticos à transposição do conjunto transportador, poderá ser exigido monitoramento ou outras providências que possibilitem a viabilização do transporte pretendido;

4.12.1. Neste caso deverá ser apresentado juntamente com o LTA o Relatório Técnico de Monitoração - LTM exigido, sua conclusão, respeitados os prazos previstos acima, as expensas do interessado.

4.13. A circulação de Guindastes Auto propélidos dotados de 6 ou mais eixos, com peso por eixo igual a 12 tf (2 pneus por eixo direcionais) exigirá a realização de estudo prévio das obras de arte existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, atendidas as demais condições do item anterior, ou serem transportados em veículos apropriados.

4.14. O conjunto transportador com peso bruto total superior a 100 tf (cem toneladas força) somente poderá transpor as obras de arte quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo de carga, devendo deslocar-se em marcha muito lenta e constante. Nas obras de arte em tangente, o conjunto seguirá rigorosamente pelo centro da pista de rolamento. Nas obras de arte em curva, deslocar-se-á pelo lado interno da curva, em marcha muito lenta e constante.

4.15. Deverá ser cumprido rigorosamente o registrado no Relatório de Viabilidade Estrutural, quanto ao posicionamento do conjunto transportador sobre as OAE's, velocidade e sua circulação em relação aos demais veículos da via.

4.15.1. Caberá a PMRv, cumprir e fazer cumprir as regras estipuladas na AET.

4.16. É terminantemente proibido dar início a circulação do conjunto transportador em condições climáticas adversas.

4.16.1. Quando o conjunto transportador estiver em ordem de marcha e ocorrer condições adversas de clima, o mesmo deverá de imediato interromper sua circulação em local apropriado e seguro.

4.16.2. Na ocorrência de paralização do conjunto transportador sobre uma OAE, por motivo de condições adversas, a OAE deverá ser vistoriada e monitorada para avaliação minuciosa, frente à ocorrência dos fatos.

CAPÍTULO V - DO REQUERIMENTO DA AET – DOCUMENTOS NECESSÁRIOS E PROCEDIMENTOS

5. Poderá ser concedida AET - Autorização Especial de Trânsito ao veículo ou combinações de veículos, quando no transporte de carga indivisível, que excedam aos limites regulamentares de peso e/ou de dimensões, observadas as condições estabelecidas nesta Norma e demais dispositivos legais e regulamentares em vigor.

5.1. A solicitação da AET deverá ser feita através de requerimento próprio conforme ANEXO I desta Norma (modelo DER-709), devendo o mesmo ser assinado pelo transportador ou por seu representante legal;

5.1.1. Quando disponível, a AET poderá, também, ser solicitada através de meio eletrônico, obedecendo a regras específicas do DER;

5.1.2. Na solicitação instruída no Modelo DER-709 ou o que vier a substituí-lo, somente deverão ser preenchidos os campos referentes aos dados do veículo trator, da (s) unidade (s) rebocada (s), da carga e do transportador, reservado ao Departamento competente do DER o preenchimento dos demais campos, em especial o AUTORIZO e CONFERE, podendo o preenchimento ser feito à mão, em letra de forma, datilografada ou via informatizada.

5.1.2.1. Quando utilizado o formulário disponibilizado no site do DER www.der.sp.gov.br, link “Serviços – Solicitação de Autorização Especial de Trânsito” deverá registrar no campo correspondente à via (1ª, 2ª e 3ª), sendo aceitas as três vias em papel na cor branca;

5.1.2.2. Quanto utilizado o formulário já impresso, somente serão aceitas na cor correspondente (branca, verde e amarelo).

5.2. O pedido de AET deverá ser acompanhado dos seguintes documentos:

a) Cópia legível do CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo) de todos os veículos incluídos na solicitação;

b) Nota Fiscal ou declaração do contratante do transporte (remetente, destinatário ou consignatário), em papel timbrado informando natureza, características dimensionais e peso da carga, com a indispensável identificação do responsável (nome, cargo, telefone e e-mail para possível contato), sendo a apresentação por fax ou através de cópias em situações de caráter excepcional;

c) Quando a Nota Fiscal não apresentar as características dimensionais e peso da carga, deverá, obrigatoriamente, ser acompanhada da declaração indicada na alínea “b”, assinado pelo responsável legal da empresa, do fabricante ou do contratante do transporte, respondendo na forma da Lei pela veracidade das informações declaradas;

- d) Projeto, assinado por Engenheiro Mecânico, como Responsável Técnico pelo Transporte, pelo equipamento, pelos pesos e dimensões do conjunto transportador, em atendimento ao item 6.11.;
- e) Catálogo do fabricante ou Nota Fiscal, quando se tratar de máquina, ou equipamento novo;
- f) Declaração do proprietário, quando a carga for constituída de máquina ou equipamento usado;
- g) Procuração e cópia do RG do representante legal do transportador, quando constituir representante legal;
- h) Cópia da ART - Anotação de Responsabilidade Técnica, quando o pedido de AET exigir a indicação de Engenheiro Mecânico como Responsável Técnico;
- i) Cópia de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional e de Licença Complementar em caso de empresa estrangeira;
- j) Plano de amarração da carga contendo tipo, quantidade, especificação e posicionamento dos dispositivos de amarração, assinado por Responsável Técnico;
- k) Folha resumo dos documentos exigidos, de acordo com o modelo estabelecido no ANEXO IV.

5.2.1. A declaração com as características dimensionais e peso da carga a que se refere o item b acima, poderá ser aceita em formato eletrônico, desde que enviada ao DER no e-mail prnobre@der.sp.gov.br, que deverá acusar o recebimento, diretamente pelo contratante do transporte, no formato PDF e constando nome do declarante, cargo, telefone e e-mail para possível contato, no mesmo dia em que protocolado os demais documentos no APC – Atendimento ao Público Centralizado do DER;

5.2.1.1. Quando da ocorrência do 5.2.1. a solicitação protocolada só terá seu prosseguimento após o recebimento do arquivo e nas condições estabelecidas;

5.2.2. Poderá ser dispensada da apresentação da procuração exigida na alínea “g” deste subitem, se o interessado tiver cadastrado seu (s) representante (s) legal (is) de acordo com os termos estabelecidos no ANEXO V e ANEXO V - A;

5.2.2.1. No caso de empresa com sede fora da capital do Estado, poderá ser aceito cópia escaneada da procuração exigida na alínea “g” deste subitem 5.2., concedido o prazo de 05 dias úteis para entrega da via original;

5.2.2.2. A empresa transportadora e seu representante ficarão impedidos de requerer novas AET's se o prazo acima não for atendido, ou até que a prorrogação original seja devidamente entregue ao DER.

5.3. Na solicitação de AET para conjuntos transportadores com PBTC superior a 100,0 tf, ou altura superior a 5,50 m, ou largura superior a 6,50 m, ou comprimento superior a 45,00 m

deve constar a origem e o destino da viagem, as rodovias a ser percorrida, indicando o km inicial e o km final, condicionada sua aprovação após análise do DER;

5.3.1. Quando da solicitação da AET, para cargas pesadas e/ou dimensões excessivas, a transportadora deverá apresentar um planejamento indicando os locais de possíveis paradas inclusive para pernoite do conjunto transportador.

5.4. A AET será analisada levando em consideração o itinerário completo;

5.4.1. Desde que aprovada à solicitação, poderá ser concedida AET, para trechos parciais.

5.5. A solicitação de AET para Guindaste Auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão, deve estar acompanhada de documento que comprove os respectivos pesos, podendo ser catálogo, declaração em papel timbrado do fabricante, importador ou implementador do mecanismo operacional, ou ainda de laudos técnicos realizados por entidades/órgãos competentes.

5.6. O Veículo Transportador Modular Auto propelido (SPMT) e o modulo com Power Booster (PB) terá a sua capacidade máxima de tração – CMT, determinada de acordo com a configuração e quantidade de eixos estabelecidos para o transporte, conforme as especificações técnicas estabelecidas pelo fabricante.

5.7. Para o veículo que teve suas características ou estruturas originais modificadas, somente será concedida AET, se dentro das normas do CONTRAN e após a obtenção de novo Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo, devidamente atualizado, conforme disposto no artigo 123 do Código de Trânsito Brasileiro e respectiva legislação complementar.

5.8. A AET, no original, e seus ANEXOS quando houver, é de porte obrigatório devendo ser exibidos à fiscalização quando solicitado, não podendo conter emendas ou rasuras.

CAPÍTULO VI - DAS CONDIÇÕES PARA CONCESSÃO DE AET

6. A AET aos veículos ou combinações de veículos de que trata esta Norma será fornecida com prazo de validade de 30 (trinta) dias consecutivos, válida para uma única viagem, incluindo o retorno do veículo vazio ou transportando carga indivisível, desde que não excedam aos limites de peso regulamentares, as cargas estejam contidas na carroçaria, limitada a altura de 4,70 m e não ultrapasse o limite do peso bruto total combinado de 45 tf (quarenta e cinco toneladas).

6.1. Poderá ser concedida, excepcionalmente, autorização válida para mais de uma viagem para transportes de interesse logístico de operação, que apresentem uma dinâmica de realização repetitiva e continuada. O enquadramento de transportes nesta condição estará sujeito à análise e discussão entre o DER, concessionárias, PMRv e Prefeituras Municipais, sobre as necessidades operacionais do transporte e, ainda, que o PBT/PBTC não ultrapasse o limite a partir do qual é devida a cobrança da Tarifa Adicional de Pedágio – TAP (45 tf).

6.2. As tarifas inerentes a AET, de expedição e escolta da PMRv, quando houver, serão cobradas individualmente e por AET.

6.3. Critérios diferenciados de escolta, conforme previsto no ANEXO II, poderão ser adotados em função de excepcionalidades no itinerário, características da carga, da rodovia e da velocidade, em especial as SP's: 099,125,150,160 e 171.

6.4. Para o trânsito do conjunto transportador, em Pista Simples, poderá ser exigida uma unidade tratora reserva, sempre que o conjunto transportador apresentar largura superior a 5,00 metros e PBT/PTBC acima de 150 tf, devendo esta exigência, para ser obrigatória, estar devidamente registrada no verso da AET;

6.4.1. Em Pistas Simples com trechos de Serra a exigência acima referida será para o conjunto transportador com largura superior a 5,00 metros e PBT/PTBC acima de 100 tf, devendo esta exigência, para ser obrigatória, estar devidamente registrada no verso da AET.

6.5. Poderá ser fornecida AET com prazo de validade de até 01 (um) ano, renovável a época do licenciamento anual aos conjuntos transportadores, unidade tratora de até 3 eixos e unidade tracionada de no máximo 4 eixos, quando transportando carga indivisível, excedente em peso e/ou dimensões, respeitados os seguintes limites máximos de:

a) Comprimento: até 25,00 m

b) Largura: até 3,20 m (carga contida na carroçaria)

c) Largura total de 3,00 m sendo 0,10 cm de cada lado de excesso ao limite físico da carroçaria

d) Altura: até 4,70 m

e) Peso Bruto Total Combinado: PBTC 45,00 tf

6.5.1. Será permitida a inclusão, no verso da AET, de outras unidades tracionadas, somente para AET expedida nas condições definidas no item 6.5, desde que de idêntica configuração dimensional (comprimento, largura e balanço traseiro), até o limite máximo de 40 (quarenta) placas, sendo que tais informações deverão ser transcritas em fonte "TIMES NEW ROMAN", tamanho 12.

6.6. Aos veículos utilizados em transportes considerados de utilidade pública e essenciais, a exemplo de água, energia elétrica, comunicação, transportes ferroviários, metroviários, além de outros, usados no atendimento a situações emergenciais, poderá ser concedida AET com prazo de validade e horários de trânsito diferenciados;

6.6.1. Nos casos em que o peso bruto total do veículo ou combinação de veículos for superior ao limite de 45 tf (quarenta e cinco toneladas), a AET poderá ser concedida para uma única viagem, com validade de 03 (três) meses, devendo o recolhimento da TAP (Tarifa Adicional de Pedágio) ser realizada no ato da emissão da AET, de acordo com o informado pela concessionária, nos moldes do ANEXO VII-A e quando da passagem pelo pedágio deverá ser obrigatoriamente, registrado o fato no verso da AET.

6.7. A validade da AET para Guindaste Auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, com peso bruto total de até 45 tf (quarenta e cinco toneladas) e excesso longitudinal dianteiro e/ou traseiro de até 03 (três) metros, será de no máximo até 06 (seis) meses ou até o licenciamento do veículo ou o que vier a ocorrer primeiro.

6.8. O Dimensionamento dos veículos de Escolta Credenciada - CRE, de Escolta do Policiamento Militar Rodoviário - PMRv, será de acordo com o especificado no ANEXO II desta Norma;

6.8.1. No caso do transporte abranger trechos de rodovias sob o regime de concessão ou sob a operação do DER e/ou em virtude de situações diferenciadas de operação, horário e condições da via, a realização da travessia poderá requerer a participação de veículo (s) no acompanhamento da operação cujo dimensionamento será feito em complementação ao fixado no ANEXO II desta Norma;

6.8.2. O dimensionamento de veículos para acompanhamento de operação especial pela concessionária e/ou DER deverá ser informado, juntamente com a resposta à consulta para fins de concessão da AET, de que trata o subitem 7.4..

6.9. A carga transportada na parte externa do veículo não poderá conter partes perfurantes ou cortantes, ou outras feições que possam oferecer risco potencial aos usuários da rodovia.

6.10. Para o trânsito do conjunto transportador com PBTC acima de 100,0 tf, e/ ou largura maior que 4,50 m, e/ou altura superior a 5,30 m, e/ou comprimento maior que 35,00 m poderá ser relacionado no verso da AET duas unidades tratores adicionais, de mesmas características (configuração de eixos, tara, PBT e CMT) do caminhão trator indicado no rosto da AET, podendo mesclar o transporte entre eles.

6.11. A solicitação de AET dever conter a indicação de um Engenheiro como responsável técnico pelo transporte previsto, sempre que se tratar de conjunto transportador com PBTC acima de 100,0 tf, altura superior a 5,50 m, largura maior que 6,50 m, comprimento maior que 45,00 m, na ocorrência de qualquer uma destas condições.

6.12. Veículo ou combinação de veículos com PBT/ PBTC de até 45 tf, largura até 3,20 m e altura até 5,00 m, poderão utilizar a pista automática existente na praça de pedágio. Para limites superiores aos fixados a transposição deverá, obrigatoriamente, ocorrer pela pista auxiliar.

CAPÍTULO VII - DAS COMPETÊNCIAS PARA FORNECER E CANCELAR AET e PROCEDIMENTOS

7. Compete ao Departamento - COP da Coordenadoria de Operação e Segurança Rodoviária e na excepcionalidade à Diretoria de Divisão Regional conceder e/ou cancelar a autorização de que trata esta Norma, respeitados os critérios abaixo descritos.

7.1. Compete ao Departamento COP/COPE a expedição de AET de que trata esta Norma.

7.2. Compete às Divisões Regionais, através das Seções de Segurança Rodoviária e das Residências de Conservação, a expedição das AET's de que trata esta Norma, respeitados os seguintes limites:

a) Comprimento: até 25,00 m

b) Largura: até 3,00 m

c) Altura: até 4,70 m

d) Peso Bruto Total Combinado – PBTC: 45,00 tf

7.2.1. A Divisão Regional só poderá conceder AET às empresas que tenham endereço em sua área de jurisdição ou em municípios contíguos, mesmo que de Estado(s) limítrofe(s).

7.3. A competência conferida às Divisões Regionais não é aplicável quando se tratar de Guindaste Auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão.

7.4. As consultas às Divisões Regionais do DER e/ou concessionária de rodovias, referentes à viabilidade do itinerário indicado na AET, obedecerão aos seguintes prazos e critérios:

a) Prazo de até 03 (três) dias úteis

- para largura acima de 5,50 metros e inferior ou igual a 6,00 metros

- para altura acima de 5,40 metros e inferior ou igual a 5,60 metros

- para PBTC acima de 150 tf e inferior ou igual a 288 tf

b) Prazo de até 05 (cinco) dias úteis

- para largura acima de 6,00 metros

- para altura acima de 5,60 metros

- para PBTC acima de 288 tf

7.4.1. A manifestação das Divisões Regionais do DER e/ou concessionárias de rodovias sobre a viabilidade ou não do transporte deverá vir acompanhada de todas as recomendações operacionais necessárias à operação de travessia, tais como, restrições, regras para transposição de pontes, viadutos e praças de pedágio, trânsito no contra fluxo, remoção de interferências, horário, velocidade, utilizando-se os modelos estabelecidos nos ANEXOS VI – B, VII - A, VII - B e VII – B1, desta Norma;

7.4.2. Caso o prazo final para resposta coincida com as sextas-feiras ou vésperas de feriados prolongados, a manifestação a que se refere o subitem 7.4.1., deve obrigatoriamente, ocorrer até as 12 horas através do e-mail: prnobre@der.sp.gov.br;

7.4.3. Em caso de não cumprimento do prazo acima mencionado pela concessionária envolvida, o DER comunicará o fato à ARTESP para que esta adote as medidas pertinentes;

7.4.4. A manifestação sobre a não viabilidade do transporte deverá ser tecnicamente fundamentada, bem como, sempre que possível, serem apresentadas alternativas que propiciem a viabilização do transporte.

7.5. O cancelamento da AET objeto desta Norma poderá ser efetuado nas seguintes condições:

7.5.1. Independentemente de notificação, mediante simples recolhimento da AET pela fiscalização e sem prejuízo das demais sanções legais e medidas administrativas previstas no CTB e nesta Norma, quando:

a) apresentar emendas ou rasuras;

b) o veículo ou a combinação de veículo estiver em desacordo com os dados constantes na AET;

c) estiver com sua validade vencida.

7.5.2. Mediante notificação e a partir da data de sua expedição, pela autoridade expedidora, quando ocorrerem alterações geométricas ou estruturais na(s) via(s) que compõe (em) o itinerário especificado, inviabilizando uma transposição segura, o interessado deverá entrar em contato com o DER para a indispensável adequação ao novo itinerário;

7.5.3. O cancelamento, a pedido do interessado, será efetivado através de documento e mediante comprovação do recolhimento da tarifa de expedição;

7.5.4. O cancelamento da AET implicará automaticamente no cancelamento de qualquer outra tarifa aplicada ao transporte, exceto a tarifa de expedição, devendo os boletos previamente emitidos ser devolvido;

7.5.5. Para os casos de tarifas já recolhidas o interessado deverá requerer ao DER o ressarcimento do(s) valor (es) pago(s) mediante solicitação e abertura de processo para cancelamento da AET;

7.5.6. No caso da(s) tarifa(s) recolhida(s) diretamente a concessionária o interessado deverá solicitar o cancelamento do boleto ou ressarcimento do valor pago, mediante apresentação da AET cancelada.

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES GERAIS

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

8.1. Nos trechos rodoviários de pistas múltiplas, com separação física entre as mesmas, será permitido o trânsito noturno de conjuntos que não excedam a largura de 3,20 m (três metros e vinte centímetros), o comprimento de 23,00 m (vinte e três metros) e a altura de 4,70m (quatro metros e setenta centímetros) e o peso bruto total combinado de 45 t (quarenta e cinco toneladas).

8.1.1. A regra definida no subitem 8.1., aplica-se aos Guindastes Auto Propelidos, com peso bruto total de até 60 t (sessenta toneladas) e até 5 (cinco) eixos.

8.2. Nas rodovias concedidas, o estabelecimento de horários e as condições para o trânsito do conjunto transportador, que excedam pelo menos um dos limites a seguir, deverão ser previamente combinados com a concessionária:

- a) Largura: maior ou igual a 4,50 metros;
- b) Altura: maior ou igual a 5,40 metros;
- c) Comprimento: maior ou igual a 35,00 metros; e
- d) Peso Bruto Total – PBT/PBTC: maior que 100,00 tf

8.2.1. As concessionárias terão prazo máximo de até 24 horas para a programação da travessia contados do registro da solicitação;

8.2.2. O pedido à concessionária deverá ser feito através de e-mail acompanhado de uma cópia digitalizada da AET autorizada pelo DER;

8.2.2.1. A concessionária após o fechamento da programação deverá através de e-mail acompanhado de uma cópia digitalizada de cada AET autorizada pelo DER, oficial a Companhia do Policiamento Militar Rodoviário, responsável pelo trecho, para conhecimento e providências quanto à transposição.

8.3. Ao examinar o pedido de AET, o DER levará em consideração as características do(s) veículo(s) previsto(s) e da sua carga, o estado de conservação e o volume de trânsito das rodovias envolvidas, bem como suas implicações na segurança do tráfego, podendo estabelecer restrições adicionais a esta Norma.

8.4. O veículo 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 em legislação específica.

8.5. A AET não exime os seus beneficiários, transportador e proprietário da carga, da responsabilidade pelos danos que vierem a causar às rodovias, à sua sinalização ou a terceiros, nos termos do § 2º do Artigo 101 do CTB;

8.5.1. A AET não exime, também, da responsabilidade da empresa de Engenharia especializada e do Engenheiro responsável pela Viabilização Estrutural e Geométrica do percurso, bem como do responsável técnico de que trata o subitem 6.10.

8.6. Para o caso do transporte abranger trechos de rodovias em serra, com situações diferenciadas de operação, tais como horário e condições da via, a critério do DER, poderá ser exigido um caminhão trator reserva de mesmas características técnicas (PBTC/ CMT) da unidade tratora constante na AET, estando este provido de no mínimo de 10 (dez) balizadores cônico refletivos, variando de 0,72 m a 0,78 m de altura na cor laranja e branco, conforme descrito na NBR 15.771.

8.7. Viabilizada a concessão da AET serão apropriadas as tarifas correspondentes devidas, com a subsequente emissão dos respectivos boletos bancários para o recolhimento a ser efetuado pelo interessado;

8.7.1. As tarifas a que se refere este item podem compreender a tarifa de expedição e tarifa de escolta, bem como outras tarifas que vierem a ser fixadas;

8.7.2. O interessado deverá retirar os boletos/guias, quando será instruído a proceder ao recolhimento das tarifas devidas ao DER, observando os procedimentos regulamentares vigentes;

8.7.3. A AET somente será entregue mediante a apresentação do comprovante de recolhimento das tarifas de escolta e de expedição, não sendo aceitos boletos/guias com pagamento agendado;

8.7.4. Na ocorrência de qualquer débito ou pendência correspondente às tarifas, com o DER e / ou concessionária (s), a concessão da AET estará vetada.

CAPÍTULO IX - DA FISCALIZAÇÃO

9. Todo veículo ou combinação de veículos portador de AET, com exigência ou não de acompanhamento de Escolta Credenciada - CRE e/ou do Policiamento Militar Rodoviário, deverá, obrigatoriamente, parar na primeira Base Operacional do Policiamento Rodoviário - (BOp) de seu percurso para submeter-se à fiscalização obrigatória, ocasião em que o policiamento realizará a vistoria que lhe compete, preencherá o "Relatório de vistoria de carga excedente", como também, anotar no verso da AET, a data/hora, local da fiscalização, posto ou graduação, RE, nome de guerra e sua assinatura, além de observar o que segue:

9.1. A documentação, as dimensões, o peso e a sinalização conforme prescrito na AET.

9.2. A fiscalização do peso através de Nota Fiscal, será conferida somando a tara do conjunto transportador (verificando através das plaquetas de identificação afixadas pelos fabricantes do veículo e implemento, conforme disposto na Resolução do CONTRAN nº 290/08, ou outra que vier a substituí-la), com o peso declarado na Nota Fiscal. O Auto de Infração se aplica apenas quando este resultado for superior ao PBTC declarado na AET.

9.2.1. A legislação não permite tolerância quando a fiscalização ocorrer por Documento Fiscal.

9.3. A fiscalização pela Nota Fiscal da carga não exclui a pesagem em balanças, no decorrer do percurso.

9.4. As dimensões aferidas pela fiscalização não poderão ser maiores que as declaradas na AET.

9.5. Quando a fiscalização ocorrer por instrumento de pesagem, Certificado conforme previsto em legislação, nos pesos (por eixo, conjunto de eixos, PBT/ PBTC e CMT) será admitido às tolerâncias legais pertinentes.

9.6. A fiscalização nas demais Bases Operacionais ou viaturas do Policiamento Rodoviário, após a fiscalização obrigatória prevista, desenvolver-se-á normalmente, devendo ser igualmente preenchido o "Relatório de vistoria de carga excedente" e também ser registrado este ato no verso da AET, quando realizada nova abordagem.

9.7. Não ocorrendo a realização da vistoria estabelecida no item 9, a vistoria deverá ser realizada pelo policiamento, registrando-a no verso da AET e comunicando ao COP, no menor prazo possível.

9.8. Quando constatado que o veículo ou a combinação de veículos de carga esteja transitando em rodovia não relacionada na autorização, ou sem AET, o Policiamento Militar Rodoviário providenciará a autuação nos termos do artigo 231, inciso VI do Código de Trânsito Brasileiro, aplicando a respectiva medida administrativa, sendo liberado para prosseguir viagem após apresentação de AET regularizada.

9.8.1. Para o caso do Policiamento Militar Rodoviário realizar escolta, o fato deverá ser comunicado a COP, que por sua vez, expedirá o boleto de cobrança da tarifa correspondente.

9.9. Quando constatado que o veículo ou combinação de veículo esteja transitando fora do horário autorizado na AET, sem prejuízo da autuação nos termos do artigo 231, Inciso VI do CTB, deverá:

9.9.1. Ficar retido na Base da PMRv ou no Pátio do Posto de Fiscalização até o horário permitido para trânsito;

9.9.1.1. Quando constatado na via, deverá ser conduzido à Base mais próxima para a retenção prevista neste subitem.

9.9.1.2. Nesta constatação não deverá ser procedido o recolhimento da AET estabelecido no 7.5.1.

9.10. Quando constatado que o veículo ou combinação de veículo esteja transitando sem a escolta credenciada e/ou escolta da PMRv prevista na AET, sem prejuízo da autuação nos termos do artigo 231, Inciso VI do CTB, deverá ser providenciado:

9.10.1. Ficar retido na Base da PMRv ou no Pátio do Posto de Fiscalização até que seja regularizado com a escolta devida;

9.10.1.1. Quando constatado na via, deverá ser conduzido à Base mais próxima para a retenção prevista neste subitem.

9.10.2. Nesta constatação não deverá ser procedido o recolhimento da AET estabelecido no 7.5.1.

CAPÍTULO X - DAS INFRAÇÕES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

10. 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 DER, no Código Penal, bem como, a indenização de quaisquer danos ao patrimônio público, desde que, comprovadamente oriundos da execução do transporte.

10.1. Na inobservância de qualquer preceito estabelecido nesta Norma implicará na aplicação isolada ou cumulativa das seguintes medidas administrativas:

10.1.1. Advertência;

10.1.2. Suspensão do fornecimento de "AET", pelos prazos aqui definidos ou descredenciamento, no caso de reincidência.

10.2. As infrações e as respectivas medidas administrativas são as seguintes:

10.2.1. Não entregar o Laudo Técnico de Acompanhamento no prazo estabelecido no subitem 4.7.;

Medida Administrativa:

a) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até a entrega do LTA;

10.2.2. Na constatação de inconsistências na documentação relativa à carga (cópia da nota fiscal, declaração de peso ou do proprietário da máquina), ao veículo (unidade tratora e/ou tracionada, licença complementar ou Autorização de Caráter Ocasional), ao guindaste (catálogo do fabricante), croqui do conjunto transportador ou da planta dimensional, apresentadas para fins de obtenção de AET ou relativo ao cadastro de representante (procuração ou cópias exigidas), será comunicado o fato por escrito ao interessado (via fax ou e-mail), ficando como medida administrativa, suspenso o fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até a regularização da aludida documentação, sendo que estas somente serão aceitas se:

a) Reconhecida firma da assinatura para os casos de declaração de peso e de procuração;

b) Devidamente autenticadas quando tratar-se de cópia de documento relativo ao conjunto veicular ou exigidas para o cadastro de representante.

10.2.2.1 Na hipótese de ser verificada, a qualquer tempo, a ocorrência de fraude ou falsidade em qualquer dos documentos exigidos no item 5.2, será (ão), como medida administrativa, considerada(s) nula(s) a(s) AET(s) expedida(s) em razão dela e, em consequência, revogada (s), devendo o interessado devolvê-la ao órgão responsável pela expedição, no prazo consignado na correspondência em que for comunicado o fato, devendo ainda, o órgão expedidor proceder à comunicação ao órgão local do Ministério Público;

10.2.2.2. Na hipótese de ser verificada a ocorrência de ato (s) irregular (es) ou inadequado (s) praticados pelo representante credenciado nos termos estabelecido no ANEXO V, bem como por desacato a qualquer dos funcionários que atuam no Departamento de expedição de AET, como medida administrativa, será cancelado seu credenciamento, a partir da data de expedição da correspondência comunicando o fato ao nomeante, perdendo a eficácia a procuração e, em consequência, não poderá mais praticar os atos nela consignados, caso já tenha sido advertido por esse(s) motivo(s) e vier a reincidir.

10.2.3. Na constatação da utilização da pista automática dos pedágios destinadas aos veículos portadores de “tag” que viabiliza o pagamento eletrônico de tarifa, para os veículos portadores de AET cujo PBT/PBTC ultrapasse 45 t e/ou largura superior a 3,20 metros.

Medida Administrativa: suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até o recolhimento da TAP devida nos pedágios onde foi constatada a passagem.

10.2.4. Na constatação de que qualquer dos estudos indicados no Capítulo VI que não atender ao estabelecido no ANEXO III, como medida administrativa, será rejeitado, tendo a empresa responsável pela sua elaboração o prazo de 03 (três) dias úteis, contados da data de sua rejeição, para apresentá-lo no padrão estabelecido naquele Anexo, cabendo ainda as seguintes medidas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Descrédenciamento pelo DER, ficando impedida de executar esse (s) estudo (s) para fins de viabilização de transporte na 1ª reincidência.

10.2.5. Na constatação de que qualquer dos estudos indicados no Capítulo VI apresente inconsistências ou dados não condizentes com os cadastrados no DER pela Equipe de Projeto da Diretoria de Engenharia do DER e na malha concedida pelas Concessionárias, a empresa de Engenharia e o Engenheiro Responsável pela sua elaboração deverão corrigi-lo no prazo de 05 (cinco) dias, contados de sua comunicação por escrito, cabendo ainda as seguintes medidas administrativas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Descrédenciamento pelo DER, ficando impedida de executar esse (s) estudo (s) para fins de viabilização de transporte, na 1ª reincidência.

10.2.6. Na constatação de que não procedeu à fiscalização obrigatória estabelecida no item "9", implicará nas seguintes medidas administrativas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, pelo período de 15 (quinze dias), contados da data de expedição do ofício comunicando a suspensão, nos casos de reincidência.

10.3. No caso de estar em desacordo ou não portar AET e se for constatado que o PBT/PBTC superior a 45 t, implicará da TAP, ou de seu complemento, que deverá ser recolhida para todos os pedágios existentes no itinerário realizado, desde a origem da carga, indicada na Nota Fiscal, como condição para a expedição de AET, sem prejuízo de demais sanções.

10.4. A imposição das sanções previstas nesta Portaria não exonera o infrator de outras cominações e encargos de natureza penal, civil ou administrativa decorrentes da prática da infração.

CAPÍTULO XI - DAS COMPETÊNCIAS PARA APLICAÇÃO DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

11. Compete ao COP do DER a aplicação das medidas administrativas, estabelecidas nesta Norma.