

ATA DA 02ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO LIMITADOR DE VELOCIDADE EM 2021

DATA: 10 de Junho de 2021 (Quinta-Feira)

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 30 de Junho de 2021 (Quarta-Feira) às 14:00 hrs – Via TEAMS

Coordenador: **Darlan Sousa (RENAULT)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alessandro Bernardo Marchesan	FABUS
André Luiz dos Reis Silva	VOLKSWAGEN
André Victor Barreto	ANFIR
Bruno Mori	ROBERT BOSCH
Daniel Ribeiro Pereira	SCANIA
Darlan Sousa	RENAULT
Eduardo Bento	FABUS
Eduardo Issami Obara	FCA
Frederico Gualberto	RENAULT
Gilberto Martins de Almeida Filho	ANFAVEA
Gilcarlo Prosdocimo	VOLVO
José Samuel Freitas	MBBras
Marcelo Specht	FABUS
Marcos Y. Tabuti	VWCO
Michel Braghetto	ROBERT BOSCH
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Nicolas Machado	DAF TRUCKS
Paulo Jorge I. Santo Antonio	MBBras
Paulo Roberto Mutterle	FABUS

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

–

2. Assuntos Tratados

Pauta ministrada em 19/05/2021:

- Esclarecer o escopo de veículos afetado para o GT.
- Apresentação do material técnico referente aos estudos das entidades e empresas.

Sr. Darlan Sousa (Coordenador) iniciou a reunião cumprimentando todos os presentes e esclarecendo a pauta desta reunião do dia 10/06. Confirmou também que o escopo do grupo de trabalho seria conforme definido no item 11 – Dispositivo Limitador de Velocidade da Resolução CONTRAN 717/17: caminhões, caminhões-tratores, micro-ônibus e ônibus em acordo com a definição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Logo depois, foi dada a oportunidade das empresas e entidades presentes manifestarem os comentários dos estudos realizados para o tema. Sr. Alessandro Marchesan (MARCOPOLO) explicou que existia um requisito de circulação atribuído aos serviços de transporte da Argentina onde emitia um barulho sonoro aos veículos da categoria ônibus quando estes excediam o limite de velocidade determinado. O Sr. Gilcarlo P. (VOLVO) comentou que também teria uma regulamentação com um efeito parecido no Peru.

O Sr. Darlan Sousa (Coordenador) apresentou um material resumo sobre as regulamentações internacionais e do mercado latino-americano, e também explicou sobre os dois conceitos básicos que podem estar ligados ao tema do dispositivo limitador de velocidade:

- 1) Requisito regulamentar de limitação da velocidade máxima, a exemplo da Resolução SGT nº 19/2016 da Argentina.
- 2) Veículos no que diz respeito limitação da velocidade máxima (dispositivo/função) ou função de ajuste de velocidade: requisitos de segurança, instalação, testes do componente/função, a exemplo o regulamento da UNECE UN-R 89.

Ademais, o Sr. Darlan explicou que para a Argentina, conforme Resolução SGT nº 19/2016, existe a limitação da velocidade máxima de acordo com a categoria de veículo e serviço prestado a CNRT, mas não existe um requisito a se cumprir para esse dispositivo/função.

Também foi esclarecido que o regulamento UNR 89 define a obrigatoriedade do dispositivo limitador de velocidade para as categoria M2/M3/N2/N3 mas não define qual é o valor dessa limitação de velocidade, esta limitação máxima é feita por cada país membro e por uma regulamentação específica, a parte, a exemplo do que acontece na Europa. Também, que a função de ajuste de velocidade é opcional e se instalada no veículo, teria também requisitos a cumprir. Por fim, comentou-se também sobre o regulamento Mercosul MERCOSUL/GMC/RES. Nº 35/19, que é baseado no regulamento UNR 89, com algumas especificidades.

Após a apresentação, O Sr. Samuel Freitas (Mercedes-Benz) concordou com os esclarecimentos prestados e se comprometeu a trazer um material com mais detalhes do regulamento UNR-89 em relação a sua evolução na UNECE (suplementos introduzidos).

O Sr. Paulo Murtle comentou que existe no processo de editais de ônibus escolares para o FNDE um limite definido para que o veículo destinado a este serviço o cumpra.

O Sr. Gilberto Martins (ANFAVEA) comentou que a ANFAVEA entendia que os requisitos de segurança deste dispositivo, se caso instalados nos veículos, deveriam seguir as definições da referência internacional UNECE UNR-89, prática adotada nos mercados internacionais. O Grupo concordou que deveríamos seguir a referência das Nações Unidas UNR-89.

Ademais, o GT levantou a questão se seria escopo técnico do grupo definir em regulamentação o limite máximo de velocidade dos veículos, ou somente seguir com os requisitos técnicos de segurança para o dispositivo de limitação de velocidade, quando este estiver instalado nos veículos. O Coordenador ficou com a ação de alinhar essa dúvida com a Diretoria da AEA e com o DENATRAN (se necessário) para esclarecimento na próxima reunião no dia 30/06.

O Coordenador também deixou livre para que as empresas trouxessem novos estudos, ou aprofundamentos dos materiais apresentados para continuarmos as discussões técnicas. Os materiais apresentados na reunião do dia 10/06 seguem anexos a ATA.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 30 de junho de 2021 (Quarta-Feira)

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

Pauta:

- Esclarecimento quanto a dúvida: objetivo dos trabalhos do GT para as questões levantadas no dia 10/06.
- Apresentação dos materiais técnicos sobre UNR 89.
- Discussões sobre os materiais técnicos apresentados.