
ATA DA 09ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO LIMITADOR DE VELOCIDADE EM 2021

DATA: 13 de outubro de 2021 (Quarta-Feira)

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 27 de outubro de 2021 (Quarta-Feira) às 14:00 hrs – Via TEAMS

Coordenador: **Darlan Sousa (RENAULT)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alessandro Depetris	CNH Industrial
André Victor Barreto	ANFIR
Arthur Ferreira Franchini	ANFAVEA
Cleber de Martin	VOLKSWAGEN
Daniel Ribeiro Pereira	SCANIA
Darlan Sousa	RENAULT
Eduardo Issami Obara	STELLANTIS
Eduardo Spada	FORD
Gerson Moraes Menezes	SCANIA
Gilberto Martins de Almeida Filho	ANFAVEA
Gilcarlo Prosdocimo	VOLVO
Hélio Kubo	VOLVO
Henrique de Amorim Leite	ANTT
Hugo Ferreira Moore	SMARTTECH
José Samuel Freitas	MBBras
Lauro Roberto Nunes	FABUS
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Nicolas Machado	DAF TRUCKS
Paulo Jorge I. Santo Antonio	MBBras
Paulo Roberto Mutterle	FABUS
Vilson Tolfo Junior	FCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. Assuntos Tratados

Pauta ministrada em 13/10/2021:

- Análise e comentários sobre os pontos 2) e 3) que ficaram para análise das entidades e empresas presentes 13/09.
- Comentário FABUS em relação ao item 2.4.1.3, conforme consta em ATA.
- Continuar análise e comentários da tabela comparativa versão inglês e tradução português do regulamento UNR-89.00, a partir do item 1.1.4.2.2.3. do Anexo 5.

Sr. Darlan Sousa (Coordenador) iniciou a reunião cumprimentando todos os presentes e esclarecendo a pauta desta reunião do dia 13/10.

Primeiramente, foi aberta a palavra para os comentários sobre os dois pontos que ficaram pendentes 22/09, conforme listado abaixo, as empresas e entidades presentes se manifestaram, seguem comentários:

1) Proposta: Limitar o escopo do regulamento somente a veículos de aplicação comercial.

Justificativa: Alinhamento com o que é praticado no mercado argentino através da regulamentação SGT nº 19/2016, onde somente os veículos destinados ao serviço da CNRT devem cumprir com os requisitos de limitação de velocidade.

O representante na reunião da ANTT Sr. Henrique explicou que ainda estava avaliando o tema internamente antes de trazer a proposta.

O Sr. Arthur (ANFAVEA) comentou que a entidade analisou o tema internamente, e fez uma nova proposta de escopo levando em conta dois principais pontos:

- 1) Dificuldade de escrever o escopo da resolução em função da aplicação comercial, devido ao problema dos veículos de frotas particulares que, porventura, podem adotar a placa cinza para o transporte de mercadorias caracterizando serviço próprio levantado pelo Sr. Jefferson (SINDIPEÇAS).
- 2) Maior facilidade de controle por parte da montadora, de uma maneira geral, o cumprimento aos requisitos do limitador de velocidade, pois um escopo definido em função da categoria, pode-se fazer o controle diretamente na produção/fabricação.

Proposta ANFAVEA:

“O dispositivo ou função de limitação de velocidade deve limitar a velocidade máxima dos veículos das categorias N2 com peso bruto total (PBT) igual ou superior a 7.500 kg, e categorias N3 e M3 em acordo com os requisitos desta resolução.

***Quando instalado,** os veículos das categorias M e N com um dispositivo/função que limita a velocidade conforme uma velocidade ajustada voluntariamente pelo motorista ao ser ativado (dispositivo/função de ajuste de limite de velocidade) devem estar em acordo com esta resolução.”*

A princípio nenhuma empresa ou entidade teve objeção, todos ficaram de trazer comentários para fechar a proposta na próxima reunião. Material com a proposta em separado segue anexo a ATA.

2) Proposta: Para categoria M/N (M1 e N1 incluídos), opcional o item de conforto (ajuste de velocidade). Se instalado, necessário cumprir com os requisitos da resolução.

Justificativa: Necessidade de incorporação do regulamento Mercosul /GMC/RES. Nº 35/19, considerando também a categoria dos veículos leves (M1/N1) e alinhamento com os requisitos praticados no mercado internacional e definido pela regulamentação das nações unidas UNR 89.00.

- A ANFAVEA apresentou a proposta do escopo conforme definido no item acima, a princípio nenhuma empresa ou entidade teve objeção, por tanto, aguardando validação final até próxima reunião.

Por fim, o texto da tabela foi analisado até o final do Anexo 6, onde as propostas de tradução e adaptação a homologação do Brasil foram realizadas e justificadas através da coluna observações.

O tema específico que gerou dúvidas na reunião do dia 22/09, item 2.4.1.3, nesta reunião houve consenso entre a FABUS e demais empresas montadoras/fabricantes que estavam presentes, uma vez que ficou claro que a montadora geralmente faz um teste com uma condição que cobre a grande parte das variações possíveis para o chassi plataforma e que não identificaram grandes riscos para este tema.

Também, conforme explicado pelo Sr. Paulo Jorge (M-Benz), na prática a maioria das variações de encarroçamento para o chassi estariam cobertas, se porventura para um produto muito específico acontecer de não estar, as partes teriam que entrar um acordo para este ponto em questão.

Por fim, em conjunto com a FABUS e ANFAVEA, decidiu-se que o item permanece assim, como definido na UNR 89.00.

O Sr. Darlan (Coordenador) ficou com o compromisso de revisar de forma geral a tabela, fazer as traduções da figura e transcrever o anexo técnico.

A ANFAVEA vai apresentar a proposta de minuta de resolução na próxima reunião que será integrada ao anexo técnico para termos a proposta final de resolução.

A tabela segue anexa com a ATA de reunião, nada mais a declarar, o Coordenador encerrou a reunião.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 27 de outubro de 2021 (Quarta-Feira)

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

- Análise do escopo da Resolução conforme proposta da ANFAVEA.
- Análise da proposta de minuta de resolução.
- Consolidação do texto técnico: proposta de minuta + proposta de anexo técnico.