

ATA DA 08ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO LIMITADOR DE VELOCIDADE EM 2021

DATA: 22 de setembro de 2021 (Quarta-Feira)

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 13 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 Dulce Gonçalves Maia	ANTT
André Victor Barreto	ANFIR
Arthur Ferreira Franchini	ANFAVEA
Carla Pachu	GM
Carlos Gomes	SIMEFRE
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
Jefferson Oliveira	SINDIPEÇAS
João Paulo de Souza	ANTT
José Samuel Freitas	MBBras
Lauro Roberto Nunes	FABUS
Neliton Santana	INDIVIDUAL
Nicolas Machado	DAF TRUCKS
Rafael Kayque dos Santos	DENATRAN
Vilson Tolfo Junior	FCA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

2. Assuntos Tratados

Pauta ministrada em 22/09/2021:

- Análise e comentários sobre os pontos 2) e 3) que ficaram para análise das entidades e empresas presentes 08/09.
- Continuar análise e comentários da tabela comparativa versão inglês e tradução português do regulamento UNR-89, a partir do item 21.2.6.2.

Sr. Darlan Sousa (Coordenador) iniciou a reunião cumprimentando todos os presentes e esclarecendo a pauta desta reunião do dia 22/09.

Primeiramente, foi aberta a palavra para os comentários sobre os dois pontos que ficaram pendentes no dia 08/09, 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.

Os representantes na reunião da ANTT Sr. Henrique e Sr. João explicaram a interpretação da legislação da Agência, destacando dois principais pontos:

1) Transporte de pessoas, na sua totalidade são feitos de uma maneira controlada pela Agência com configuração da categoria aluguel, então, todos deveriam ter a limitação.

- Operações dentro do estado são reguladas pelo próprio estado. O Órgão estadual está a cargo de regular sobre este tipo de transporte de pessoas.

2) Transporte de mercadorias, poderiam se classificar como transporte próprio e não um serviço de transporte e por tanto para este caso em específico, a definição de aplicação comercial não se aplica.

- São casos muito específicos.
- Licença ocasional para transporte internacional (sem ser transporte de serviço) pode ser concedida entre países.

A ANTT ficou de trazer uma proposta de texto para definir os veículos de aplicação comercial para avaliarmos a adoção na próxima reunião.

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.

- Sem avanços nesta reunião.

Por fim, o texto da tabela foi analisado até o item 1.1.4.2.2.3. do Anexo 5, onde propostas de tradução e adaptação a homologação do Brasil foram realizadas e justificadas através da coluna observações.

Um tema em específico gerou dúvidas, item 2.4.1.3, o Sr. Lauro (Marcopolo) questionou a interpretação deste item em relação ao impacto de ensaios adicionais para os veículos encarroçados, se seria da responsabilidade das fabricantes dos chassis (montadoras) ou das encarroçadoras, pois uma vez que esteja definido este item na regulamentação, ele tem a percepção que muitos testes adicionais devido as modificações dos ônibus encarroçados serão necessários.

O Sr. Darlan (**Coordenador**) deixou claro que as questões comerciais não seriam discutidas na reunião, mas sim as técnicas, e do ponto de vista técnico este item estava para diminuir a quantidade de ensaios necessários para validar o modelo do veículo, uma vez que se define uma razão em função da condição crítica, para cobrir o maior número de derivações possíveis com aquele determinado ensaio.

O Sr. Gilberto (**ANFAVEA**) se manifestou que estava de acordo com o item, pois é a cópia na íntegra do regulamento UN-R 89.00 e também o que é praticado no mercado lá fora, por tanto, não via necessidade técnica para mudança deste item. As demais montadoras presentes também comentaram neste sentido.

O Sr. Lauro (**Marcopolo**) vai consultar a FABUS e se alinhar como instituição, sugeriu nesta reunião, que faria uma discussão prévia com a ANFAVEA antes de se posicionar sobre este item do texto, fora do GT. Aguardamos as confirmações na próxima reunião de parte da FABUS e do Sr. Lauro (**Marcopolo**).

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

3. PRÓXIMA REUNIÃO

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

HORÁRIO: 14:00 hrs

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

- 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.