



FISCALIZAÇÃO DE EXCESSO DE PESO EM RODOVIAS

Rodrigo César Neiva Borges

Consultor Legislativo da Área XIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

ESTUDO

SETEMBRO/2012



Câmara dos Deputados
Praça 3 Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
2. O EXCESSO DE PESO E A DEGRADAÇÃO DOS PAVIMENTOS RODOVIÁRIOS.....	3
3. LEGISLAÇÃO RELACIONADA AO EXCESSO DE PESO	5
4. FISCALIZAÇÃO DO PESO POR EIXO.....	13
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	17

© 2012 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a) e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.

FISCALIZAÇÃO DE EXCESSO DE PESO EM RODOVIAS

Rodrigo César Neiva Borges

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo trata da fiscalização do excesso de peso veicular em rodovias, com destaque para as formas de fiscalização, as penalidades aplicadas, a destinação dos recursos e a metodologia de verificação do peso por eixo dos veículos.

Antes de apresentar a legislação sobre o tema e as formas de fiscalização e aplicação de penalidades e medidas administrativas relacionadas ao excesso de peso nas rodovias, iremos abordar os problemas técnicos decorrentes desse excesso, considerado um dos principais responsáveis pela rápida deterioração das rodovias brasileiras.

Na sequência, apresenta-se a normatização legal e infralegal referente aos limites totais e por eixo, bem como as formas de monitoramento, fiscalização e punições aplicáveis ao excesso de peso, especificamente no que se refere aos comandos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como também ao disposto nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, relacionadas ao tema.

Por fim, aborda-se especificamente exemplos práticos da fiscalização de peso por eixo dos veículos, mote principal da solicitação parlamentar.

2. O EXCESSO DE PESO E A DEGRADAÇÃO DOS PAVIMENTOS RODOVIÁRIOS

Na engenharia rodoviária, a vida útil projetada para um pavimento é calculada por meio de norma técnica que determina o equivalente em número de solicitações do eixo padrão, sendo que, para uma mesma carga, quanto menor o número de eixos do veículo, maior o valor equivalente em número de solicitações do eixo padrão, devido à maior concentração da carga. Por essa razão, embora existam limites de peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC), além dos limites relacionados à

capacidade máxima de tração do veículo, o que efetivamente contribui para a degradação acelerada do pavimento é o excesso de peso por eixo.

Dessa forma, o PBT/PBTC de cada veículo ou composição deverá ser dividido em tantos eixos quanto forem necessários para se respeitar os limites legais, que são estipulados levando-se em conta as normas de dimensionamento da vida útil de projetos rodoviários. Testes desenvolvidos desde a década de 50 pela AASHO – *American Association of State Highway and Transportation Officials*, concluem ser ponto pacífico que o desgaste do pavimento aumenta exponencialmente com a carga por eixo. Esse expoente varia entre 3 e 6, de acordo com o tipo e estrutura do pavimento. Para efeitos práticos e didáticos, aceita-se, internacionalmente, como um valor médio aplicável à relação entre excesso de peso e degradação do pavimento, um expoente igual a 4, o que determina o que é conhecido como a Lei da Quarta Potência.

Assim, uma sobrecarga de 2% implica em uma destruição ao pavimento de 8% maior. Caso a sobrecarga passe a 4%, a destruição passa a 17%. Por sua vez uma sobrecarga de 20%, mais que dobra a destruição ao pavimento. Com base ainda na Lei da Quarta Potência, tomando como exemplo um pavimento projetado para uma vida útil de 10 anos, com uma sobrecarga de 5% a vida útil do pavimento será reduzida em mais de 3 anos. Caso a sobrecarga passe para 7,5 %, a vida útil é reduzida quase à metade.

Estudos desenvolvidos no LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul –, demonstram que a inexistência de fiscalização do excesso de peso em uma rodovia aumenta em 33% seus custos de manutenção. Com relação a recapeamentos necessários para manutenção do pavimento em condições plenas de trafegabilidade, estudos baseados no programa HDM 4.3 (*Highway Design Maintenance*, versão 4.3), do Banco Mundial, indicam que, para um horizonte de 20 anos, em vias sem controle de peso são requeridos três recapeamentos completos, ao passo que, nas vias dotadas de controle de peso, apenas dois recapeamentos seriam necessários.

Como se pode notar, se por um lado o excesso de peso por eixo parece aumentar a produtividade e os lucros da indústria de transporte, por outro gera consequências indesejáveis, notadamente a deterioração acelerada da camada de revestimento e da estrutura dos pavimentos. Além do aumento de gastos na manutenção e restauração viária, os usuários das rodovias também são prejudicados, na medida em que têm prejudicados o conforto e a segurança em suas viagens.

Por fim, os próprios transgressores, ao visarem os ganhos imediatos no frete, deixam de computar os prejuízos decorrentes do aumento do risco de acidentes e da depreciação acelerada do veículo, além de eventuais multas aplicadas pelos agentes de fiscalização, sem contar os transtornos relacionados à regularização da situação por meio de transbordo e/ou remanejamento da carga em excesso, o que ocasiona perda de tempo e despesas adicionais com alimentação, entre outras.

3. LEGISLAÇÃO RELACIONADA AO EXCESSO DE PESO

No âmbito do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, os seguintes dispositivos referem-se especificamente à fiscalização sobre o excesso de peso dos veículos:

“Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

.....
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

.....
Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

.....
Art. 231. Transitar com o veículo:

.....
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
- d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
- e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

.....
X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

.....
Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

.....
Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.

Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada.”

Os dois primeiros artigos citados referem-se à competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios (que muitas

vezes não possuem órgãos rodoviários), sempre no âmbito da respectiva circunscrição, para fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

Nesse aspecto, ainda no âmbito da legislação federal sobre o tema, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, por meio de alteração incluída pela Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002, atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, por meio do inciso XVII do art. 24, a competência para “exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, **nas rodovias federais por ela administradas**”. (Grifo nosso)

A mesma Lei nº 10.233/01 estabelece, no § 3º do art. 82, como atribuição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT –, em sua esfera de atuação, “exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei”. Dessa forma, verifica-se que a competência para a fiscalização do excesso de peso em rodovias federais cabe ao DNIT, com exceção daquelas rodovias objeto de concessão administrada pela ANTT, onde tal competência é da citada Agência.

Conforme definido no Código de Trânsito, a regulamentação do tema foi estabelecida pelo CONTRAN, cujas principais resoluções em vigor sobre a matéria são a Resolução nº 210, de 13 de novembro de 2006, que “Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências”, e a Resolução nº 258, de 30 de novembro de 2007, que “Regulamenta os artigos 231, X e 323 do Código Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências”.

Quanto aos limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, a Resolução nº 210/06, em seu art. 2º, assim estabelece:

“Art. 2º Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são os seguintes:

§ 1º – peso bruto total ou peso bruto total combinado, respeitando os limites da capacidade máxima de tração - CMT da unidade tratora determinada pelo fabricante:

a) peso bruto total para veículo não articulado: 29 t

b) veículos com reboque ou semi-reboque, exceto caminhões: 39,5 t;

c) *peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;*

d) *peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 48,5 t;*

e) *peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos distanciados, e comprimento total igual ou superior a 16 m: 53 t;*

f) *peso bruto total combinado para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;*

g) *peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,50 m: 57 t;*

h) *peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;*

i) *para a combinação de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:*

1 – *máximo de 7 (sete) eixos;*

2 – *comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;*

3 – *unidade tratora do tipo caminhão trator;*

4 – *estar equipadas com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora atendendo ao estabelecido pelo CONTRAN;*

5 – *o acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411 e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;*

6 – *o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR NM ISO337.*

§ 2º – *peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;*

§ 3º – *peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;*

§ 4º – *peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;*

§ 5º – *peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17 t;*

§ 6º – *peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15 t;*

§ 7º – peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando à distância entre os três planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 25,5t;

§ 8º – peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a 1,20m; 9 t;

b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5 t.”

Quanto à fiscalização do excesso de peso, a Resolução nº 258/07, com suas alterações posteriores, reforça o comando do art. 100 do CTB em seu art. 3º, passando a estabelecer as normas de fiscalização nos dispositivos subseqüentes, vejamos:

“Art.3º Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT) ou com peso bruto total combinado (PBTC) com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

Art. 4º A fiscalização de peso dos veículos deve ser feita por equipamento de pesagem (balança rodoviária) ou, na impossibilidade, pela verificação de documento fiscal.

Art. 5º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária será admitida à tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento, conforme legislação metrológica.

Parágrafo único. No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não deve ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.

Art. 6º Quando o peso verificado for igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% (cinco por cento), mas ocorrer excesso de peso em algum dos eixos ou conjunto de eixos aplicar-se-á multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

§ 1º A carga deverá ser remanejada ou ser efetuado transbordo, de modo a que os excessos por eixo sejam eliminados.

§ 2º O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de sanar a irregularidade, respeitado o disposto no artigo 9º desta Resolução sem prejuízo da multa aplicada.

Art. 7º Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% (cinco por cento), aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

Parágrafo único. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de efetuar o transbordo, respeitado o disposto no artigo 9º desta Resolução.

Art. 8º O veículo só poderá prosseguir viagem após sanadas as irregularidades, observadas as condições de segurança.

§ 1º Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga o veículo deverá ser recolhido ao depósito, sendo liberado somente após sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada.

§ 2º A critério do agente, observadas as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros.

Art. 9º Independentemente da natureza da sua carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos sejam simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) do limite para cada tipo de eixo, ou seja:

I - 300 kg no eixo direcional;

II - 500 kg no eixo isolado;

III - 850 kg por conjuntos de eixos em tandem duplo, e;

IV - 1275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

Art. 10. Os equipamentos fixos ou portáteis utilizados na pesagem de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

Art. 11. A fiscalização dos limites de peso dos veículos, por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de carga poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado.

Art. 12. Para fins dos parágrafos 4º e 6º do artigo 257 do CTB, considera-se embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar.

*Art. 13. Para o cálculo do valor da multa estabelecida no inciso V do art. 231 do CTB serão aplicados os **valores em Reais**, para cada duzentos quilogramas ou fração, conforme Resolução 136/02 do CONTRAN ou outra que vier substituí-la.*

Infração - média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, na seguinte forma:

a) até seiscentos quilogramas = R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos);

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas = R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos);

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas = R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos);

d) de um mil e um a três mil quilogramas = R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos);

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas = R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos);

f) acima de cinco mil e um quilogramas = R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos).

Medida Administrativa – Retenção do Veículo e transbordo da carga excedente.

§ 1º *Mesmo que haja excessos simultâneos nos pesos por eixo ou conjunto de eixos e no PBT ou PBTC, a multa de R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos) prevista no inciso V do artigo 231 do CTB será aplicada uma única vez.*

§ 2º *Quando houver excessos tanto no peso por eixo quanto no PBT ou PBTC, os valores dos acréscimos à multa serão calculados isoladamente e somados entre si, sendo adicionado ao resultado o valor inicial de R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos).*

§ 3º *O valor do acréscimo à multa será calculado da seguinte maneira:*

a) *enquadrar o excesso total na tabela progressiva prevista no caput deste artigo;*

b) *dividir o excesso total por 200 kg, arredondando-se o valor para o inteiro superior, resultando na quantidade de frações, e;*

c) *multiplicar o resultado de frações pelo valor previsto para a faixa do excesso na tabela estabelecida no caput deste artigo.*

Art. 14. As infrações por exceder a Capacidade Máxima de Tração de que trata o inciso X do artigo 231 do CTB serão aplicadas a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a CMT, da seguinte forma:

a) *até 600kg*

infração: média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);

b) *entre 601 kg e 1.000kg*

infração: grave = R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos);

c) *acima de 1.000kg*

infração: gravíssima = 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos), aplicados a cada 500kg ou fração de excesso de peso apurado.

Penalidade – Multa

Medida Administrativa – Retenção do Veículo para Transbordo da carga.

Art. 15. Cabe à autoridade com circunscrição sobre a via disciplinar sobre a localização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos de aferição de peso de veículos assegurado o acesso à documentação comprobatória de atendimento a legislação metroológica.

Art. 16. É obrigatória à presença da autoridade ou do agente da autoridade no local da aferição de peso dos veículos, na forma prevista do § 4º do artigo 280 do CTB.

Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2013 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos a superfície das vias públicas.” (Grifos nossos)

Destacamos no texto da Resolução nº 258/07 o art. 11, que deixa claro não haver qualquer tolerância no excesso de peso quando a fiscalização realizar-se por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de carga, ou seja, a tolerância refere-se apenas a pesagens efetivamente realizadas em balança rodoviária. Também merece destaque a conversão realizada nos valores das multas e acréscimos decorrentes do excesso de peso, ocorrida em função da extinção legal da Unidade Fiscal de Referência – UFIR.

Outro aspecto que julgamos relevante é a presença obrigatória da autoridade ou do agente da autoridade no local da aferição de peso dos veículos, conforme previsto no CTB, de forma que a fiscalização não pode ser realizada apenas por funcionários de concessionárias, por exemplo, desacompanhados de agente legalmente autorizado.

Por fim, vale lembrar as diversas prorrogações de prazo da permissão de tolerância máxima de 7,5% sobre os limites de **peso bruto transmitido por eixo de veículo**. Embora o art. 5º da Resolução nº 258/07 estabeleça, na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária, a tolerância máxima de 5% sobre os limites de pesos regulamentares, o art. 17 da mesma Resolução permitiu, **excepcionalmente**, a tolerância de 7,5% para os pesos por eixo, inicialmente até 31 de dezembro de 2008. Após seguidas prorrogações, a Resolução nº 403, de 26 de abril de 2012, prorrogou novamente a citada tolerância de 7,5% para os pesos por eixo até o dia 31 de dezembro de 2013, data atualmente em vigor.

4. FISCALIZAÇÃO DO PESO POR EIXO

Tendo em vista o disposto no CTB, combinado com a regulamentação definida pela Resolução nº 258/07 do CONTRAN, o excesso de peso bruto transmitido por eixo do veículo é considerado, por si só, infração, passível de multa e medidas administrativas correspondentes.

Dessa forma, quando o peso verificado for igual ou inferior ao Peso Bruto Total ou Peso Bruto Total Combinado (PBT/PBTC) estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, mas ocorrer excesso de peso em algum eixo ou conjunto deles, aplicar-se-á multa sobre a parcela que exceder essa tolerância. (Lembramos que, excepcionalmente, até 31/12/2013, a tolerância sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície de vias públicas é de 7,5%). Além disso, a carga deverá ser remanejada ou ser efetuado o transbordo, de modo a que os excessos por eixo sejam eliminados. Por fim, o veículo somente poderá prosseguir viagem depois de sanar a irregularidade, sem prejuízo da multa aplicada.

A critério do agente, observadas as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros. Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga, o veículo deverá ser recolhido ao depósito, sendo liberado somente depois de sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada.

Por outro lado, independentemente da natureza da sua carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos sejam simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) do limite, acrescido da tolerância, para cada tipo de eixo, calculados conforme os valores previstos na Resolução CONTRAN nº 210/06, ou seja:

- I - 300 kg no eixo direcional;
- II - 500 kg no eixo isolado;
- III - 850 kg por conjuntos de eixos em tandem duplo, e;
- IV - 1275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

Os Postos de Pesagem Veicular – PPV – classificam-se em móveis e fixos. Em geral, os PPV móveis funcionam em pontos pré-determinados da rodovia e utilizam equipamento portátil. Os PPV fixos caracterizam-se por possuir toda a infraestrutura de pesagem necessária, desde uma balança seletiva (que pesa os veículos a 60 km/h), a uma balança lenta de maior precisão que confirma o excesso de peso preliminarmente indicado, por onde os veículos trafegam em baixa velocidade, sendo em seguida direcionados para um pátio de estacionamento para aplicação das medidas consequentes.

Os equipamentos de pesagem podem ser divididos em equipamentos de pesagem estática e de pesagem dinâmica. O equipamento de pesagem estática, também chamado de “balanço”, pesa o veículo parado sobre uma plataforma que comporta todos os seus eixos simultaneamente. Existem ainda equipamentos de pesagem estática por eixo, denominados “3 x 4”, que pesam eixos isolados ou conjunto de até 3 eixos, na condição de que o veículo deva estar parado por ocasião da pesagem.

O equipamento de pesagem dinâmica afere o peso do veículo em movimento (cerca de 8 Km/h) sobre uma plataforma, por meio de sensores de pesagem, em cada eixo de maneira individualizada, apresentando os resultados da aferição por eixo ou por conjunto de eixos.

Vale ressaltar que mesmo que haja excessos simultâneos nos pesos por eixo ou conjunto de eixos e no PBT ou PBTC, a multa prevista no inciso V do artigo 231 do CTB será aplicada uma única vez. Quando houver excessos tanto no peso por eixo quanto no PBT ou PBTC, os valores dos acréscimos à multa serão calculados isoladamente e somados entre si, sendo adicionado ao valor inicial da infração de natureza média, conforme metodologia prevista na Resolução nº 358/07 do CONTRAN.

Como forma de ilustrar a metodologia de fiscalização e cálculo da multa referente às infrações por excesso de peso bruto por eixo de veículos, passa-se a um exemplo prático de fiscalização, retirado do Manual de Operação da Fiscalização do Excesso de Peso dos Veículos Rodoviários que circulam em Rodovias Federais Concedidas, publicado pela ANTT.

Exemplo prático:

Considerando-se um veículo com três eixos, E1, E2 e E3, cujos limites de peso sejam, respectivamente, 6.000 kg; 10.000 kg; e 25.500 kg. Conforme a Resolução nº 403/12 do CONTRAN, até 31/12/2013, aos limites de peso por eixo deve ser acrescida uma tolerância de 7,5%, passando então esses limites para os seguintes valores:

$$E1 = 6.450 \text{ kg}; E2 = 10.750 \text{ kg}; E3 = 27.413 \text{ kg}$$

$$\text{O PBT/PBTC deverá ser de } (6.000 + 10.000 + 25.500) = 41.500 \text{ kg}$$

Como a tolerância estabelecida na Resolução nº 258/07 para PBT/PBTC é de 5%, o limite legal de PBT/PBTC deste veículo passa a ser de $41.500 \times 1,05 = 43.575 \text{ kg}$.

Na pesagem, foram aferidos os seguintes valores por eixo:

E1 = 6.360 kg E2 = 11.200 kg E3 = 23.600 kg

O PBT/PBTC aferido foi de $(6.360 + 11.200 + 23.600) = 41.160$ kg

Como podemos observar:

- Houve um excesso de 450 kg $(11.200 - 10.750)$ no eixo E2.
- Não houve excesso no PBT/PBTC

Deverá ser então aplicada multa para o excesso no eixo E2.

Conforme o art. 9º da Resolução nº 258/07, os limites para que, independentemente da natureza da carga, o veículo em questão possa prosseguir viagem sem que haja necessidade de remanejamento da carga excedente por eixo são os seguintes:

- 300 kg no eixo direcional;
- 500 kg em eixo isolado;
- 850 kg por conjunto de eixos em tandem duplo;
- 1.275 kg por conjunto de eixos tandem triplo.

O excesso ocorreu no eixo isolado (eixo E2):

Considerando que: peso aferido = 11.200 kg

Limite legal = $10.000 + 750 (7,5\%) = 10.750$ kg

Limite para remanejamento = $10.750 + 500 = 11.250$ kg

Verifica-se que o peso aferido (11.200 kg) é inferior ao limite para dispensa de remanejamento da carga (11.250 kg), não sendo, portanto, necessário o remanejamento da carga excedente no eixo E2.

Dessa forma, a multa a ser aplicada corresponde à infração média (R\$ 85,13), acrescida de três vezes o acréscimo de R\$ 5,32 por fração de duzentos quilogramas de excesso inferior a seiscentos quilogramas (R\$ 15,96), totalizando o valor de R\$ 101,26.

Após aplicação da notificação de infração, que posteriormente deverá ser convertida na notificação da aplicação da penalidade de multa, o veículo deverá ser liberado.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O excesso de peso, além de ser infração de trânsito com penalidades e sanções previstas em lei, traz consequências danosas não apenas ao patrimônio público – pois o pavimento deteriora-se rapidamente devido à repetição de cargas acima dos limites estabelecidos e considerados em seu projeto, com drástica redução da sua vida útil –, mas também aos próprios condutores, transportadores ou proprietários dos veículos, que sofrem prejuízos com as multas, as despesas de transbordo da carga, o atraso na entrega de mercadorias, o aumento dos custos de manutenção e a diminuição da vida útil também do veículo, consequências naturais do excesso de peso.

Além disso, os demais usuários das rodovias têm as condições de segurança de tráfego prejudicadas pelos veículos infratores, tanto devido ao aumento nos índices de acidentes quanto devido aos perigos de uma via danificada pelo excesso de peso dos veículos de carga. Isso provoca impacto nas tarifas de pedágio causado pelo maior custo de manutenção das rodovias objeto de concessão.

Como foi explicitado, a redução na vida útil dos pavimentos guarda relação exponencial com o excesso de peso dos veículos, razão pela qual, em nosso entendimento, deveria ser dada maior atenção à fiscalização desse tipo de infração nas rodovias brasileiras. Certamente, os ganhos decorrentes da redução dos custos de manutenção nas vias com adequada fiscalização dos limites de peso – notadamente do peso por eixo – permitiriam ampliar programas que visassem à ampliação e à melhoria da infraestrutura de transportes do País, ou mesmo poderiam ser revertidos em benefícios para os transportadores de cargas, os quais sentir-se-iam incentivados a respeitar os limites legais estabelecidos.

Quanto à questão da arrecadação com as multas aplicadas na fiscalização do excesso de peso, esclarecemos não haver destinação específica prevista para os valores arrecadados devido a esse tipo de infração, os quais sujeitam-se às mesmas regras de toda a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, que deverá ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, sendo o percentual de cinco por cento do valor arrecadado depositado, mensalmente, em conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, nos termos do art. 320 do CTB.



Por fim, julgamos que a legislação brasileira sobre o tema encontra-se adequada, no sentido de que estão postas as condições legais para que as autoridades constituídas possam exercer plenamente a fiscalização plena das rodovias sob circunscrição federal, estadual, ou mesmo municipal. Entretanto, não se pode afirmar que existam, em todas as esferas governamentais, equipamentos, infraestrutura e pessoal qualificado suficientes, ou mesmo vontade política bastante, para a consecução das medidas indispensáveis. Esse problema, porém, foge ao escopo da normatização da matéria.