

Lei da balança

**Evolução dos métodos de pesagem
e dos critérios de tolerância**

*Por Neuto Gonçalves dos Reis**

Até chegar à atual Resolução nº 258/07, os métodos de pesagem e os critérios de tolerância percorreram um longo caminho. Foram mais de 46 anos, pródigos em leis, decreto-leis, decretos e resoluções.

Decreto nº 50.903/61

O decreto nº 50.903/61, primeiro diploma federal a disciplinar os pesos de veículos, era omissivo em relação à tolerância, às penalidades e aos métodos de aferição de peso .

Decreto-lei nº 49/66

Em novembro de 1966, o decreto-lei nº 49 supriu esta lacuna, ao estabelecer que a fiscalização seria feita nas rodovias por meio de balanças, fixas ou móveis.

Art 8º – A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

O mesmo decreto-lei fixou multa de 1/20 do maior salário mínimo vigente no país por 200 kg ou fração de excesso.

Art.9º. Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário mínimo vigente no país, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Os veículos que transportassem excessos superiores a 1.000 kg por eixo isolado, ou 1.500 kg por conjunto de dois eixos em tandem só poderiam prosseguir viagem após descarregar a carga excedente:

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado, ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Não foram autorizados conjuntos de três eixos em tandem.

A multa seria aplicada de maneira escalonada: 2/5 do valor do 181º dia ao 270º dia da data da entrada em vigor, 4/5 do valor do 271º ao 360º dia e integralmente daí em diante.

Art. 12. (...)

§ 1º Do 181º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 270º dia, os veículos que trafegam com excesso de carga (...) estará sujeitos a multa correspondente a 2/5 da estabelecida no artigo 9º.

*§ 2º Do 271º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 365º dia, os veículos que trafegaram com excesso de carga (...) estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no artigo 9º.
§3º Após o 366º dia contado da publicação deste decreto-lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade a multa de que trata o artigo 9º.*

De acordo com o artigo 12, durante 180 dias seriam tolerados excessos de 1.000 kg por eixo isolado ou conjunto de eixos em tandem.

Ficou estabelecido também que o veículo não poderia ultrapassar a sua capacidade nominal de fabricação:

Art. 6º. Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder a capacidade nominal de fabricação, a qual constará de seu registro de licença.

§ único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de reboques e semi-reboques, fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Decreto-lei nº 117/67

Em seguida, houve o decreto nº 59.916, de 30 de dezembro de 1996, que teve vida efêmera, pois foi logo revogado, juntamente com o decreto-lei nº 49/66, pelo decreto-lei nº 117, de 31 de janeiro de 1967.

Este decreto-lei não trouxe grandes alterações para a metodologia de pesagem. Apenas, começou a contar novamente, a partir da data da sua publicação, todos os prazos fixados pela Resolução nº 49 para a tolerância e para a redução do valor das multas.

Decreto nº 62.127/68

O decreto no 62.127/68, que regulamentou o Código Nacional de Trânsito (RCNT), manteve as tolerâncias de 1.000 kg t por eixo por eixo isolado e 1.500 kg por conjunto de eixos, a multa de 5% do salário mínimo por 200 kg ou fração e o transbordo do excesso:

Art. 189. (...)

§ 1º Os excessos aos limites de peso fixados neste regulamento serão punidos com multa de cinco por cento (5%) do maior salário-mínimo vigente no país, por duzentos quilogramas (200kg) ou frações de excesso.

Art 190. Sem prejuízo da multa fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a mil quilogramas (1.000kg) por eixo isolado ou mil e quinhentos quilogramas (1.500kg) por conjunto de eixos, somente poderá prosseguir viagem após descarregar o excesso.

A verificação continuou sendo feita apenas por meio de balanças, fixas ou móveis:

Art 239. A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias, com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Nenhum veículo podia transitar com peso superior a fixado pelo fabricante nem ultrapassar a sua capacidade máxima de tração:

Art 79. Nenhum veículo, ou combinação de veículo de carga poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

A legislação já previa a inscrição de tara e lotação em local visível:

Art 89. Os veículos de transporte de carga e os coletivos deverão conter inscrição de sua tara, ou lotação, em local visível.

Decreto nº 82.925/78

O decreto nº 82.925/78 modificou o artigo 190 do RCNT, detalhando melhor a tolerância por eixos, para efeito de transbordo, que passou a ser de 500 kg no eixo dianteiro, 1.000 kg no eixo isolado, 700 kg sobre os conjuntos de dois eixos e 1.700 kg de diferença entre pesos dos eixos mais próximos de um conjunto em tandem.

Continuaram não sendo previstos os conjuntos de três eixos em *tandem*, que só seriam legalizados pelo decreto nº 98.933/90.

Lei Denisar Arneiro

Graças à iniciativa do então deputado federal Denisar Arneiro, fundador da Sideral Transporte e ex-presidente da NTC&Logística, o Congresso aprovou, em 25 de dezembro de 1985 a Lei nº 7.408/85. Também, conhecida como “lei Denisar Arneiro”, a diploma criou tolerância de 5% para peso bruto total e peso por eixo na pesagem de carga em veículos de transportes, para compensar imprecisões de balanças, acréscimos de peso devido à umidade ou ainda a má distribuição da carga. Não se aplicava, à verificação por meio de nota fiscal, método de pesagem inexistente na época:

Lei n.º 7.408 (25/12/1985)

Permite a tolerância de cinco por cento (5%) na pesagem de carga em veículos de transporte.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de cinco por cento (5%) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Decreto nº 98.933/90

O RCNT foi modificado em 1990 pelo Decreto nº 98.933. Entre suas novidades estavam a multa por evasão de balança e verificação de peso por meio de nota fiscal, comparando-se o peso bruto com a soma da tara e do peso declarado:

"Art. 239. A fiscalização dos limites de peso será feita ao longo das vias públicas com a utilização de balanças fixas ou móveis, ou mediante a verificação da nota fiscal do peso da carga transportada somado à tara do veículo.

Parágrafo único. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo o veículo à pesagem obrigatória nos postos de pesagem, será aplicada a penalidade prevista no art. 175, inciso XIX, deste regulamento, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

A Infração era enquadrada no Grupo 4 punida com multa entre 5 e 10% do salário mínimo vigente na região:

Art 175. É dever de todo condutor de veículo:

(...)

XIX - Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

A multa por excesso de peso passou a ser de 20 Bônus Tesouro Nacional (BTN) por 200 kg ou fração:

Art. 189. (...)

1º Os excessos aos limites de peso fixados neste regulamento serão punidos com multa de 20 (vinte) BTNs por 200 (duzentos) quilogramas ou frações de excesso

O artigo 190, sobre limites para transbordo, assim como os demais dispositivos sobre pesagem permaneceram inalterados.

Tolerância: multa e incorporação

A lei não deixava claro se a tolerância podia ou não ser incorporada aos limites de carga; ou ainda se a tolerância podia ser multada. Por isso, surgiram, na época interpretações contrárias à incorporação e favoráveis à autuação da tolerância:

"O uso da tolerância não é recomendado para aumentar a carga líquida, mas apenas para compensar erros de pesagem provocados por desgastes e irregularidades das balanças rodoviárias" (Randon, documento da época).

"Se um eixo de 10 t acusar 11 t na balança, será multado em 1 t e não apenas em 0,5 t" (Randon, documento da época).

"Caso o excesso seja superior a 5% (...), a autuação será feita sobre todo o excedente, não deduzidos os 5%" (Godoy e Machado, Brigada Militar RS, 1993, pg. 18).

A questão da incorporação da tolerância foi pacificada pela Deliberação nº 6/94 do CONTRAN, que determinava expressamente:

Art. 1º - A tolerância (...) aplica-se somente na pesagem por balança rodoviária e destina-se a equalizar possíveis discrepâncias de aferição dos equipamentos de pesagem.

Art. 2º - A tolerância de 5% não é aplicável quando da verificação, através de notas fiscais ou faturas (...)

Ficava claro, portanto: a) que a tolerância é da balança, não dos veículos: e b) que a tolerância não aplica à verificação por nota fiscal ou fatura.

Já a polêmica sobre a autuação da tolerância foi dirimida pela decisão do CONTRAN ao analisar o processo nº 499/95 e decidir que a autuação deve ser feita apenas sobre o peso excedente aos 5%.

A preocupação, no caso, foi não cometer injustiça. Se autuação se aplicasse sobre a tolerância, um veículo que saísse da origem com um peso correto, por hipótese, de 40.000 poderia ser autuado em 2.010 kg se a balança acusasse equivocadamente 40.210 kg, embora praticamente não houvesse excesso.

Código Brasileiro de Trânsito

Em vigor desde março de 1998, o novo Código Brasileiro de Trânsito (CTB) reafirma a filosofia já existente do controle de pesos e dimensões.

O artigo 99 determina que os pesos e dimensões devem obedecer aos limites estabelecidos pelo CONTRAN, admite aferição de peso por equipamento (balança) ou documento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN e prevê tolerância somente na verificação por balança, igualmente, também na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN.

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.

Ao vender um produto, o comerciante utiliza, para pesá-lo, balança estática de precisão, não apenas para evitar lesar o consumidor como também para evitar entregar mercadoria

que não foi cobrada. Portanto, a tolerância torna-se desnecessária. Já as aferições de peso em rodovias, geralmente, são feitas por balanças dinâmicas, de muito menor precisão.

Por sua vez, o artigo 100, estabelece que nenhum veículo pode transitar com peso por eixo, peso bruto total (PBT) ou peso bruto total combinado (PBTC superior ao fixado pelo fabricante. O veículo não poderá também ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

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.

Resumindo: nenhum veículo pode ultrapassar aos:

- Limites técnicos de peso por eixo e peso bruto estabelecidos pela fabricante
- Limites legais de pesos por eixo e peso bruto estabelecidos pelo CONTRAN;
- Limite de CMT estabelecido pelo fabricante.

Entre o limite técnico e o limite legal, prevalece sempre o menor deles. Por exemplo, um caminhão trucado MB L 1620 tem limite técnico de peso de 22.000 kg e limite legal de 23.000 kg (17 t + 6 t). Prevalecem os 22.000 kg. Se este veículo tivesse limite técnico de 25.000 kg, prevaleceria o limite legal de 22.000 kg.

Importante lembrar que a legislação exige obediência tanto aos limites de peso por eixo quanto de peso bruto e de capacidade máxima de tração.

Diferença entre CMT, PBT e PBTC

Nunca é demais destacar a diferença essencial entre os conceitos de PBT ou PBTC e CMT.

Diz o CTB no capítulo das definições:

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboque.

Depreende-se que o PBT corresponde ao peso total (tara mais lotação) de uma única unidade. Já o PBTC corresponde ao peso total (tara mais lotação) de uma combinação de veículos composto por duas ou mais unidades.

O PBT ou PBTC legal deve ser obtido pela soma dos pesos (legais ou técnicos, o que for menor) por eixo. Depende, portanto, da configuração, ou seja, do número e do tipo de eixos.

Já a CMT é um valor fixo, estabelecido pelo fabricante e independe da configuração. Seu valor deve constar do CRLV – Certificado do Registro e Licenciamento e da plaqueta do veículo.

A CMT constitui um teto para o PBT ou o PBTC. Exemplo: um veículo com CMT de 50 t pode tracionar qualquer configuração cujo PBT ou PBCT não ultrapasse as 50 t. Exemplo: caminhão toco (16 t), caminhão truque (23 t), cavalo 4x2 mais carreta de eixos (41.500 kg) ou até mesmo um cavalo 6x2 mais semi-reboque de três eixos, sendo um distanciado dos demais (50 t). Não pode, no entanto, tracionar uma Vanderléia de 53 t ou um bitrem de 57 t ou ainda um rodotrem de 74 t.

Multa progressiva

Uma inovação trazida pelo CTB foi o estabelecimento de multas progressivas, de 5 a 50 UFIR por 200 kg ou fração. Antes, a multa era constante, de 20 UFIR por 200 kg ou fração.

O assunto é regido pelo artigo 231 do CTB:

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.

Admitindo-se que o enquadramento seja direto na faixa de excesso, infrações até 800 kg foram beneficiadas. Em compensação, infrações superiores a 1.000 kg pagarão multas maiores do que as anteriores (de 20 UFIR por 200 kg ou fração).

Retenção do veículo

A retenção do veículo para transbordo da carga excedente é obrigatória, conforme inciso V do artigo 231 e incisos I e VIII do artigo 269 do CTB:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

(...)

VIII - transbordo do excesso de carga;

Questão polêmica é se a ausência da medida administrativa obrigatória anula ou não o auto de infração por excesso de peso. Esta ausência tem ocorrido especialmente nos casos de verificação de peso por nota fiscal, longe de pátios de estacionamento.

Há uma corrente que adota a tese da nulidade por inconsistência do auto, sob alegação de que o agente não pode deixar de cumprir medida obrigatória. Outra corrente entende que as medidas são complementares e que a ausência de uma não prejudica a outra, evocando a seu favor o parágrafo 2º do artigo 269 do CTB para considerar lícita a multa, mesmo que não acompanhada da medida administrativa:

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

O CTB dispensa a retenção do veículo, a critério do agente de trânsito, quando se tratar de ônibus, produtos perigosos ou perecíveis:

Art. 270.

(...)

§ 5º. A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

Não sendo possível fazer o transbordo no local da infração, o veículo deve ser removido para o depósito pelo órgão de trânsito e só será restituído após pagas as multas, taxas e despesas de remoção e estada:

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Quem paga a multa

O artigo 257 do CTB estabeleceu as responsabilidades pelas infrações de peso. De acordo com o parágrafo 3º, o condutor responde apenas pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo. Não pode ser responsabilizado por excesso de peso e nem perder pontos por causa disso:

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.

(...)*§ 3º. Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo*

Pode, no entanto, ser punido por evasão de balança, infração capitulada como infração grave pelo artigo 209 do CTB:

Art. 209. Transportar, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

*Infração - grave;
Penalidade - multa*

De acordo com os parágrafos 4º a 6º do artigo 257, os responsáveis pelas infrações por excesso de peso serão o transportador e o embarcador. A regra geral é que o transportador responde sempre pelos excessos nos eixos, salvo se o embarcador for único e declarar peso inferior ao aferido, ou seja, prestar informação falsa.

Quando o excesso for no peso bruto, a responsabilidade será:

- Do transportador, se a carga for fracionada;
- Do embarcador se declarar peso abaixo do aferido;
- Solidária entre transportador e embarcador se o peso declarado for superior ao limite legal (neste caso, o transportador sabia que havia excesso, mas, mesmo assim, aceitou a carga).

Eis o que reza o CTB:

Art. 257.

(...)

§ 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.

Quando há solidariedade, a autoridade de trânsito pode escolher entre um dos infratores. De acordo com o Código Civil (lei 10.406/02):

Art. 264. Há solidariedade, quando na mesma obrigação concorre mais de um credor, ou mais de um devedor, cada um com direito, ou obrigado, à dívida toda.

Art. 275. O credor tem direito a exigir e receber de um ou de alguns dos devedores, parcial ou totalmente, a dívida comum.

Art. 283. O devedor que satisfaz a dívida por inteiro tem direito a exigir de cada um dos co-devedores a sua quota, (...) presumindo-se iguais, no débito, as partes de todos os co-devedor.

Alguns órgãos de trânsito, como a ANTT, preferem autuar sistematicamente o embarcador. Outros, como o DER de São Paulo, acham mais fácil multar o proprietário do veículo. Note-se que o *caput*

do artigo 257 do CTB faz distinção entre transportador e proprietário do veículo. Ou seja, nem sempre o transportador é o proprietário do veículo. É o caso do transportador autônomo subcontratado por empresa de transporte. Salvo melhor juízo, o transportador é a empresa, que emite o conhecimento de carga e assume todos os riscos e responsabilidades pelo transporte. O proprietário do veículo, no caso é mero preposto da transportadora.

Além disso, ao estabelecer que o proprietário é sempre o responsável pelo pagamento do multa, a Resolução nº 108/99 excetuou, expressamente, o caso das infrações resultantes do excesso de peso.

Na prática, se o autuado for o transportador, dificilmente, por razões comerciais, ele vai exigir reembolso do seu cliente (embarcador).

Para melhor compreensão veja o quadro abaixo:

Responsável	Excesso nos eixos	Excesso no peso bruto
Transportador	Sempre que a carga for fracionada. No caso de lotação, é o responsável, salvo na situação abaixo	Sempre que a carga for fracionada.
Embarcador	Quando for único e declarar peso abaixo do aferido.	Sempre que for único e declarar peso inferior ao aferido.
Solidariedade	Não há	Sempre que o embarcador for único e declarar peso superior ao limite legal (sem os 5%).

Fica claro que:

- Tanto excesso no peso bruto quanto excesso nos eixos constituem infrações;
- Quem ultrapassa o limite legal (sem tolerância) é responsável pela infração;
- Embarcador é o remetente ou expedidor.

Tara do veículo

Não é possível comparar o peso declarado na nota fiscal diretamente com o peso bruto ou o peso aferido. Tanto o peso bruto quanto o peso aferido incluem a tara (peso próprio vazio) do veículo, ao passo que a nota fiscal contém apenas o peso da mercadoria.

Para tornar possível esta comparação, é necessário que o agente de trânsito adicione ao peso da nota fiscal a tara (peso próprio vazio, em ordem marcha) do veículo ou da combinação de veículos (soma das taras das unidades que compõem a combinação):

Anexo I do CTB

(...)

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

A fonte para a informação sobre a tara é a plaqueta do veículo, tornada obrigatória pelo artigo 117 do CTB:

Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, do peso bruto total (PBT), do peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, vedado o uso em desacordo com sua classificação.

A ausência da inscrição constitui infração média:

Art. 230. Conduzir o veículo:

(...)

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código.

Infração - média;

Penalidade - multa.

Período de transição

A tabela progressiva de multas não entrou em vigor imediatamente. Sua aplicação ficou na dependência da metodologia de pesagem a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei n.º 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Durante a transição, continuou sendo aplicada a multa de 20 UFIR por 200 kg ou fração. Os órgãos de trânsito que tentaram antecipar a aplicação da multa progressiva agiram ao arrepio da lei e tiveram as autuações anuladas em pelas JARI ou pelos CETRAN.

Com o parágrafo único, os 5% de tolerância da Lei Arneiro ganharam sobrevida, até a fixação de um novo percentual de tolerância.

Outra questão de que ficou pendente de regulamentação foi a autuação por exceder a Capacidade Máxima de Tração:

Art. 231. Transitar com o veículo:

(..)

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.

O CONTRAN não cumpriu o prazo de 180 dias dado pelo artigo 323. Só regulamentou a metodologia de pesagem e a multa por exceder o CMT dez anos depois da edição da edição do CTB.

Resoluções n^{os} 102/99, 104/99 e 114/00

Por pressão política de resultante de uma paralisação bem sucedida dos transportadores autônomos, foram editada, a toque de caixa, entre o final de 1999 e o início do ano 2000, as Resoluções n^{os} 102/99, 104/99 e 114/00. Vários dos dispositivos destas Resoluções violentaram o CTB e desrespeitaram o princípio da hierarquia das leis, pois vários dispositivos do CTB foram alterados por simples medida administrativa.

Resolução n^o 102/99

A Resolução no 102, de agosto de 31 de agosto de 1999, limitou-se a ampliar a tolerância por eixo de 5,0% para 7,5%, referendando a Deliberação no 11, de 10 de agosto de 1999:

Resolução n.º 102/99

Art.1º Fica permitida a tolerância máxima de 7,5% (sete vírgula cinco por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Trata-se de medida flagrantemente ilegal. O artigo 323 do CTB, combinado com o seu parágrafo único deixa claro que a tolerância seria a estabelecida pela Lei no 7.408/85, até que o CONTRAN estabelecesse a nova metodologia de pesagem.

Resolução n^o 104/99

Não satisfeitos com esta tolerância maior, os autônomos voltaram à carga e conseguiram aprovar, no final de dezembro de 1999, a Resolução n^o 104, que :

- Isentava de multas os excessos por eixo;
- Mantinha a tolerância de 7,5% por eixo;
- Limitava a verificação de peso por nota fiscal às rodovias onde não existissem balanças;
- Fixava em 5% a tolerância para o peso bruto;
- Criava a figura de remanejamento da carga, quando o excesso fosse apenas nos eixos, mas o peso bruto estivesse dentro dos limites legais acrescidos da tolerância;
- Multava o excesso de peso bruto, não considerada como peso excedente a parcela relativa à tolerância;
- Estabelecia transbordo obrigatório para o excesso de peso bruto;
- Determinava a aplicação do artigo 275 do CTB (recolhimento ao depósito) na impossibilidade de remanejamento ou transbordo.

Resolução no 104/99

(...)

Art. 1º Enquanto não estiverem concluídos os estudos e pesquisas que orientaram a atualização dos limites de peso por eixo, bem como não for fixada a metodologia de aferição de peso de veículos, serão adotados os critérios de Peso Bruto Total - PBT e Peso Bruto Total Combinado – PBTC para aferição do peso para aplicação de multa isentando-se de multa os excessos de peso verificados nos eixos isolados ou conjuntos de eixos.

Art. 2º Os limites de peso bruto total e peso por eixo, permanecem sendo aqueles estabelecidos na Resolução nº 12/98-CONTRAN.

Art. 3º O percentual de tolerância de 7,5% no peso por eixo permanecerá como estabelecido na Resolução nº 102/99 - CONTRAN e o percentual de tolerância de 5% para o PBT e PBTC permanece como estabelecido na Lei nº 7.408/85.

Art. 4º A fiscalização dos limites de peso, por meio do peso declarado na nota fiscal, será exercida somente naquelas rodovias desprovidas de equipamentos de pesagem.

Art. 5º Quando o peso aferido, estiver igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% embora havendo excesso de peso em algum dos eixos ou conjunto de eixos, não será aplicada a multa. Nesse caso a carga deverá ser remanejada ou ser efetuado transbordo, de modo a que os excessos por eixo sejam eliminados.

Parágrafo Único. O veículo somente poderá prosseguir viagem após sanada a irregularidade.

Art. 6º. Quando o peso aferido estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, aplicar-se-á a multa correspondente, não considerando como peso excedente a parcela relativa à tolerância.

Parágrafo Único. O veículo somente poderá prosseguir viagem após efetuado o transbordo.

Art. 7º Nos casos de impossibilidade de remanejamento ou transbordo da carga será aplicado o disposto no art. 275 e seu parágrafo único e demais dispositivos do CTB aplicáveis ao assunto.

Esta nova Resolução poderia ser considerada a nova metodologia exigida pela CTB? O artigo 1º da própria Resolução permite dizer que não, pois diz que o diploma vigorará apenas “enquanto não estiverem concluídos os estudos e pesquisas que orientaram a atualização dos limites de peso por eixo, bem como não for fixada a metodologia de aferição de peso de veículos”.

Este artigo deu margem a incontáveis recursos às JARI – Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, previstas pelo artigo 16 do CTB e responsáveis pelo julgamento de recursos, sob a alegação de que a inexistência de metodologia de aferição tornava nula a autuação.

Para não se verem forçados a declarar ilegais todas as autuações por excesso de peso, muitos julgadores preferiram admitir que a Resolução 104 constituía uma metodologia de pesagem, ainda que transitória.

Além de insistir na tolerância ilegal de 7,5%, a Resolução 104, foi além: isentou de multa os excessos nos eixos. Com isso, fez tabula rasa dos parágrafos 4º a 6º do artigo 257 do CTB, que caracterizam claramente como infração o excesso nos eixos; e ao inciso V do artigo 231, que prevê expressamente multas por tal infração.

Note-se, ainda, que o remanejamento da carga, no caso de excesso exclusivamente nos eixos também constitui inovação não prevista no CTB, que exige expressamente o transbordo da carga.

Resolução nº 114/00

Resolvida a questão das balanças, restava a nota fiscal. Para completar sua obra, os transportadores autônomos passaram a exigir a extensão da tolerância à verificação por meio nota fiscal e a criação de restrições a este tipo de fiscalização.

Em 5 de maio de 2000, viria a lume a Resolução nº 114/00, admitindo tolerância de 5% sobre o peso declarado na Nota Fiscal. O artigo 4º da Resolução nº 104 ganhou um parágrafo adicional:

Parágrafo único. Será admitida a tolerância de 5% (cinco por cento) sobre o peso declarado na Nota Fiscal.

Trata-se de ilegalidade indiscutível, por afrontar não só vários dispositivos do CTB, em especial o parágrafo 2º do artigo 99 e o inciso V do artigo 231, como também a Lei no 7.408/85 e toda a legislação anterior, que só admite tolerância quando a verificação é feita por meio de equipamento.

Resolução nº 258/07

Em 2005, o governo federal contratou o CENTRAN – Centro de Excelência em Engenharia de Transportes, do Instituto Militar de Engenharia, para elaborar o Plano Nacional Estratégico de Pesagem.

Este plano prevê a instalação balanças, obra que tem recursos garantidos pelo PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

O CENTRAN entendeu, que além aumentar o número de balanças, seria necessário aprimorar a metodologia de aferição de peso. Para tanto, consultou, no final de 2006, todas as entidades e órgãos públicos envolvidos e preparou estudo entregue ao DNIT, que, por sua vez, o encaminhou ao CONTRAN.

O assunto mereceu tratamento de urgência, por determinação do Tribunal de Contas da União, preocupado com os custos anuais de R\$ 1,5 bilhão provocados pelo excesso de carga nas rodovias federais.

Depois de passar pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares, o assunto subiu ao CONTRAN, que aprovou, em 30 de novembro de 2007, a Resolução nº 258/08, regulamentando as infrações por excesso no CMT, fixando, finalmente, a metodologia de aferição de peso de veículos e estabelecendo percentuais de tolerância.

Esta resolução busca maneiras de se fiscalizar na prática o dispositivo do CTB, reproduzido no artigo 3º, determinando que 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.

Desengessamento da nota fiscal

A Resolução 258 amplia a verificação de peso por meio de nota fiscal. Na impossibilidade de se usar a balança, a fiscalização por documento poderá ser feita a qualquer tempo e em qualquer local:

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. 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 admitido qualquer tolerância sobre o peso declarado.

Existe aparente contradição entre os dois artigos que regulam o assunto. No entanto, o espírito do legislador foi o dar sempre prioridade à balança, sem engessar a verificação por meio de documentos.

Só é correto, portanto, fazer a fiscalização por meio de documento na praça de pesagem se a balança não estiver funcionando. Isso ocorreu bastante, nos primeiros meses de vigência da Resolução, quando os softwares de pesagem ainda não estavam preparados para autuar eixo.

Uma vez superada esta fase, espera-se que as balanças voltem a ser usadas normalmente. Mesmo porque a aferição por documento não detecta o excesso nos eixos, causador de grandes danos ao pavimento.

Claro que o agente poderá solicitar a nota fiscal na balança, para preencher seu auto de infração e determinar o responsável pela multa, mas não poderá usar esta informação para lavrar uma infração manual (a da balança é emitida por computador).

Tolerância fixada em 5%, só para balança

O artigo 5º da Resolução nº 258 fixa em 5% a tolerância para aferição de peso por balança, tanto do peso por eixo quanto do peso bruto total, para suprir incertezas de medição. Eliminou-se, tolerância para aferição por nota fiscal, que, conforme já demonstrado, era completamente ilegal:

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

O parágrafo único do artigo 5º incorporou dispositivo da Decisão 06/94 do CONTRAN estabelecendo que a tolerância não deve ser adicionada aos limites de peso:

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.

Nisso, não há novidade, pois, conforme se mostrou anteriormente, desde 1994, o CONTRAN já havia pacificado esta questão, ao determinar que a tolerância é da balança e não do veículo.

Outro aspecto é que este parágrafo funciona apenas como orientação, uma vez que não foi fixada punição para quem desobedece esta disposição. Conforme já se demonstrou antes, a única consequência prática é que, se o transportador aceita peso declarado acima do limite legal, passa a ser solidário com a infração (parágrafo 6º do artigo 257 do CTB).

Na prática, quem incorpora os 5% aumenta muito o risco de ser autuado, especialmente agora, que deixou existir tolerância para a verificação por meio de nota fiscal. Mesmo no caso da balança, o risco é grande, pois não se deixa margem para o inevitável erro do equipamento, notadamente se a balança da origem estiver pesando a menor e a fiscalização estiver pesando a maior.

Prorrogação dos 7,5%

No caso do peso por eixo, ficou permitida até 31 de dezembro de 2008 a tolerância de 7,5% (artigo 17).

Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2008 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.

O fato de se ter fixado tolerância idêntica à da lei no 7.408 é mera coincidência. O artigo 323 do CTB dava ao CONTRAN poderes para estabelecer qualquer percentual diferente dos 5%. Não há, portanto, nada de ilegal na prorrogação da tolerância de 7,5%. A lei 7.408 ganhou sobrevida até a regulamentação do artigo 323. Após a Resolução 258, embora não expressamente revogada, a lei nº 7.408 está derogada e perdeu sua eficácia.

Por falha de redação, o artigo 17 deixou de mencionar que a tolerância só é válida para aferição de peso por meio de balança. No entanto, este artigo não deve ser lido isoladamente, mas em conjunto com o artigo 5º e os dispositivos do CTB sobre o assunto, especialmente o parágrafo 2º do artigo 99.

Volta da multa por eixo

Outra novidade é a volta da multa por eixo, prevista não só no CTB mas também e todas as legislações anteriores, ilegalmente suspensa por força de meras Resoluções.

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.

Este dispositivo mantém no caso de excesso apenas nos eixos, a possibilidade, não prevista expressamente no CTB, de simples remanejamento carga, dando como alternativa o transbordo.

Multa por excesso no peso bruto

A Resolução nº 258 mantém a multa por excesso no peso bruto e prevê o transbordo da carga que o limite acrescido da tolerância:

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.

Tolerância adicional para transbordo

Reeditando dispositivo do antigo Código Nacional de Trânsito, a Resolução nº 258 cria tolerância adicional de 5% sobre os pesos por eixo para efeito de transbordo. Isso significa que, se o excesso por eixos situar-se entre 5% e 10% do peso, o veículo será autuado, mas poderá prosseguir viagem:

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.

Por falha de redação deixou de constar a tolerância de 675 kg para o eixo em tandem duplo com seis pneus. No entanto, esta falha foi suprida pelo caput do artigo, que fixa a tolerância adicional em 5%.

Quanto ao transbordo, a Resolução praticamente repete as disposições do CTB. A inovação foi a inclusão da carga viva nos casos em que o agente pode dispensar a retenção:

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.

Multa progressiva entra em vigor

Com a regulamentação do artigo 323 do CTB, entrou em vigor, automaticamente, a multa progressiva (artigo 13).

Para maior facilidade de cálculo, os valores forem convertidos em Reais, conforme autoriza a Resolução nº 136/02:

Alínea	Valor em UFIR por 200 kg ou fração	Faixa de excesso (kg)	Valor em R\$ por 200 kg ou fração
a	5	Até 600	5,33
b	10	De 601 a 800	10,64
c	20	De 801 a 1000	21,28
d	30	De 1001 a 3000	31,92
e	40	De 3001 a 5000	42,56
f	50	Acima de 5000	53,20

Valor em UFIR	Infração	Valor em Reais
80	Média	85,13

Cálculo da multa

No cálculo da multa, há dispositivos que beneficiam o transportador. Mesmo que haja excesso tanto no peso por eixo quanto no peso bruto, a “bandeirada” de R\$ 85,13 (infração média) incidirá apenas uma vez:

Artigo 13

(...)

§ 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.

Outro dispositivo que beneficia o transportador é o que determina que os valores dos acréscimos à multa para peso bruto e peso por eixo serão calculados isoladamente e somados entre si. A legislação anterior ao CTB determinava que primeiro os excessos por eixo e sobre o peso bruto fossem somados, para depois se calcular a multa. Ao resultado será adicionado o valor inicial de R\$ 85,13:

Artigo 13

(...)

§ 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).

Para calcular o acréscimo à multa (seja por excesso no eixo, seja por excesso no peso bruto), a providência inicial consiste em enquadrar o excesso na tabela progressiva, para determinar o valor de referência aplicável a cada 200 kg ou fração.

Para obter o número de frações, divide-se o excesso para cima, arredondando-se o resultado para o inteiro superior.

Houve quem defendesse um critério mais brando, que consistiria em decompor o excesso pelas várias faixas da tabela, tal com se procede no cálculo do Imposto de Renda. Ocorre que o dano ao pavimento não guarda relação com esta decomposição, mas sim com a quarta potência da relação entre o peso aferido e o limite legal.

Assim, um excesso de 20% mais do que dobra o dano ao pavimento, reduzindo a menos da metade a vida útil do pavimento ($1,20^4 = 2,07$). O espírito do CTB, foi o ajustar o valor da multa ao dano causado ao pavimento.

Além do mais, isso tornaria o cálculo mais complexo.

Em seguida, multiplica-se o número de frações pelo valor de referência:

Artigo 13

(...)

§ 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.*

Admita-se um veículo com 810 kg de excesso no peso bruto e 1430 kg de excesso nos eixos:

Multa por excesso no peso bruto:

$$810/200 = 4,05 \text{ (arredondar para 5)}$$

Enquadramento: alínea “b” (R\$ 21,28 por 200 kg ou fração)

$$5 \times \text{R\$ } 21,28 = \text{R\$ } 106,40$$

Multa por excesso nos eixos

$$1430/200 = 7,15 \text{ (arredondar para 8)}$$

Enquadramento: alínea “d” (R\$ 31,92 por 200 kg ou fração)

$$8 \times R\$ 31,92 = R\$ 255,36$$

Valor total da multa:

$$R\$ 85,13 + R\$ 106,40 + R\$ 255,36 = R\$ 446,89$$

Se este mesmo cálculo fosse feito pela soma dos excessos (810 + 1430 = 2.240 kg ou frações), o enquadramento recairia totalmente na faixa de R\$ 31,92:

$$\text{Valor da multa} = 12 \times R\$ 31,92 + R\$ 85,13 = 469,17$$

Multa por exceder a CMT

A Resolução 258 disciplinou u também a multa por exceder a CMT, prevista no CTB, mas que até hoje não vinha sendo aplicada por falta de regulamento.

Conforme determina o inciso X do artigo 231 do CTB, nas infrações por exceder a CMT, não existe tolerância.

De acordo com a Resolução 258, quando o peso bruto exceder a CMT em até 600 kg, a infração é considerada média (multa de R\$ 85,13).

Se o excesso ficar entre 601 kg e 1000 kg, a infração será considerada grave (multa de R\$ 127,69).

Se o excesso for superior a 1.000 kg, a infração será considerada gravíssima, gerando multa de R\$ 191,54 a cada 500 kg ou excesso de fração.

Além da multa, o CTB prevê como medida administrativa a retenção do veículo e o transbordo da carga excedente.

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.

Recomenda-se aos proprietários que, para evitar autuações indevidas, examinem os Certificados de Registro e Licenciamento de seus veículos (CRLV) e os corrijam, caso o CMT anotado seja inferior ao valor que consta da nota fiscal.

Aspectos formais

A Resolução 258 cuidou também de alguns aspectos formais de autuação. Passou as ser obrigatória a presença do agente de trânsito no local da autuação:

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.

A autoridade de trânsito fica encarregada de disciplinar a localização a instalação e a operação das balanças e deve assegurar aos interessados o acesso à documentação comprovando que os equipamentos atendem à legislação metrológica.

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 metrológica.

Os instrumentos e equipamentos utilizados devem ser aprovados, aferidos ou calibrados pelo INMETRO:

Art. 2º. Os instrumentos ou equipamentos utilizados para a medição de comprimento de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

A Resolução estabelece também que o comprimento total do veículo é aquele medido do ponto mais avançado da sua extremidade dianteira ao ponto mais avançado da sua extremidade traseira, incluindo todos os acessórios que não constem de uma lista de exceções:

Art. 1o. Para efeito desta Resolução e classificação do veículo, o comprimento total é aquele medido do ponto mais avançado da sua extremidade dianteira ao ponto mais avançado da sua extremidade traseira, inclusos todos os acessórios para os quais não esteja prevista uma exceção.

I - Na medição do comprimento dos veículos não serão tomados em consideração os seguintes dispositivos:

- a) limpador de pára-brisas e dispositivos de lavagem do pára-brisas;*
- b) placas dianteiras e traseiras;*
- c) dispositivos e olhais de fixação e amarração da carga, lonas e encerados;*
- d) luzes;*
- e) espelhos retrovisores ou outros dispositivos similares;*
- f) tubos de admissão de ar;*
- g) batentes;*
- h) degraus e estribos de acesso;*
- i) borrachas;*
- j) plataformas elevatórias, rampas de acesso, e outros equipamentos semelhantes, em ordem de marcha, desde que não constituam saliência superior a 200 mm;*
- k) dispositivos de engate do veículo a motor.*

Parágrafo Único - A medição do comprimento dos veículos do tipo guindaste deverá tomar como base, a ponta da lança e o suporte dos contrapesos.

Ausência de plaquetas

Como a Resolução nº 104/00 havia limitado a verificação de peso por meio de nota fiscal às rodovias onde não existissem balanças, esta exigência vinha sendo pouco fiscalizada. No entanto, a recente Resolução 258/07 passou a permitir, na impossibilidade de se usar balança, a verificação de peso por meio de nota fiscal em qualquer local e a qualquer tempo.

Quando saiu a campo, para aplicar a Resolução 258, a fiscalização descobriu que mais da metade dos caminhões não possuíam plaqueta exigida pela Resolução nº 49/98.

Os veículos passaram a ser enquadrados sistematicamente no inciso XXI do artigo 230 do CTB, que pune a ausência de plaqueta como infração média.

Além disso, muitas inscrições limitavam o PBTC dos veículos a 45 t, limite máximo da época, mesmo que o veículo tivesse CMT superior. Com a entrada em vigor da Resolução 210/06, este limite subiu para 57 t, o que também vinha ocasionando muitas autuações.

Embora a responsabilidade pela inscrição seja do fabricante ou importador, quem acaba sendo autuado é o proprietário. Para corrigir esta injustiça, o CONTRAN baixou a Deliberação nº 64/08, que permite ao proprietário inscrever os dados na parte externa do veículo, por meio de pintura:

Deliberação no 64/08

(...)

Art. 4º Para os veículos em uso e os licenciados até a data da entrada em vigor desta Deliberação que não possuam a inscrição dos dados de tara e lotação fica autorizada a inscrição dos mesmos, por pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto e altura mínima dos caracteres de 30 mm, em local visível na parte externa do veículo.

Caso a inscrição não seja fidedigna, o proprietário estará sujeito a penalidade:

Deliberação no 64/08

(...)

Art.4º (...)

Parágrafo único - No caso de ser verificada a incorreção do(s) dado(s) inscrito(s) no veículo, durante a fiscalização de pesagem, fica o proprietário do veículo sujeito às sanções previstas no artigo 237 do Código de Trânsito Brasileiro- CTB, independente das estabelecidas na Resolução CONTRAN nº 258/07.

O artigo 237 classifica a infração como grave e prevê retenção do veículo para regularização:

Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Além disso, muitas plaquetas limitavam a CMT e o PBTC dos veículos a 45 t, valor máximo da época, mesmo que o veículo tivesse CMT superior. Com a entrada em vigor da Resolução 210/06, este limite subiu para 57 t, o que também vinha ocasionando muitas autuações.

Neste caso, desde que o peso bruto não ultrapasse a CMT, a Deliberação nº 64 permite ao agente considerar o limite estabelecido pela Resolução nº 210/06:

Art.2º Para efeito de fiscalização, independente do ano de fabricação do veículo, deve-se considerar como limite máximo de PBTC - Peso Bruto Total Combinado o valor vigente na Resolução CONTRAN nº 210/06, ou suas sucedâneas, respeitadas as combinações de veículos indicadas na Portaria DENATRAN nº 86/06, ou suas sucedâneas, desde que compatível com a CMT –Capacidade Máxima de Tração e o PBTC, conforme definidos nesta Deliberação, declarados pelo fabricante ou importador mesmo que, por efeito de regulamentos anteriores, tenha sido declarado um valor de PBTC distinto.

No caso de CVCs sujeitas a autorização, o agente deve se basear nos dados da AET:

Art. 2º (...)

Parágrafo único - Para efeito de fiscalização de CVC's - Combinações de Veículos de Carga, detentoras de AET – Autorização Especial de Trânsito emitida conforme Resolução CONTRAN No 211/06, ou suas sucedâneas, prevalecem as informações de pesos e capacidades constantes da AET, com exceção do valor da CMT inscrito pelo fabricante ou importador.

- O autor é mestre em Engenharia de Transportes pela USP de São Carlos, jornalista especializado em transportes, coordenador Técnico da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, coordenador das 48 JARI do DER-SP e professor da Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP).