

**Parecer sobre a incorporação da tolerância  
à capacidade de carga dos veículos**

**RELATÓRIO**

Rita Cavalho, chefe do *Supply Chain* da Dow Química, solicita parecer da NTC sobre a legalidade da incorporação à capacidade dos caminhões das tolerâncias previstas na Resolução nº 104 do Contran, ou seja, 5% sobre o peso bruto total e 7,5% sobre o peso por eixo.

Esclarece que a finalidade é padronizar, entre os filiados da ABIQUIM E ABICLOR, a expedição das cargas, de maneira que os tanques sejam carregados estritamente dentro dos limites da Resolução nº 12/98 do Contran, ou seja, sem computar a tolerância de 5% sobre o peso bruto estabelecida pela Resolução nº 104/99.

Anexa parecer do DER de São Paulo, nos termos abaixo:

*Em atenção à solicitação, informamos :*

*1- O CTB - Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 100, determina que nenhum veículo poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.*

*A Resolução nº 12/98 e a 163/04 ambas do Contran, estabelecem os limites de peso e dimensões para veículos transitarem por vias terrestres.*

*O inciso I do art. 2º da Resolução nº 12/98 fixa o limite máximo de peso bruto total por unidade ou combinações de veículos para 45 toneladas.*

*O artigo 2º da resolução 104/99, determina que os limites permanecem conforme fixados na Resolução nº 12/98 porém quando aferidos permitir-se-a a tolerância de 7,5% sobre o limite de peso bruto transmitido por eixo e a Lei nº 7.408 permite 5% sobre os limites de peso bruto total.*

*A Lei nº 7.408 é clara no artigo 2º quando determina que a autuação somente ocorrerá quando o veículo ultrapassar os limites, porém não altera os limites fixados p/circulação (Resol. Nº 12/98). Assim sendo, o interessado deverá circular com o limite de PBT fixado pelo fabricante.*

*Do que, retorno à V.Sª., e estou a disposição p/ maiores esclarecimentos.*

*Vânia Torquato Sobrado  
Chefe do Departamento  
DER-SP*

## PARECER

Em primeiro lugar, cumpre ressaltar que tanto o DER de São Paulo quanto a NTC&Logística não têm competência legal para emitir parecer sobre o assunto. De acordo com o Artigo 12 da lei nº 9.503/967, compete ao Contran não só estabelecer as normas regulamentares para o CTB (inciso I) como também interpretar a legislação e zelar pela uniformidade da sua aplicação dessas normas (inciso VII). Desnecessário dizer ainda que compete ao Judiciário interpretar a legislação, quando provocado pelos interessados.

No mérito, SMJ, o parecer do DER cita corretamente toda a legislação que regula o assunto. Da mesma forma, conclui corretamente que o PBT dos veículos deve atender às disposições da Resolução 12/98 do Contran.

Encontra-se em pleno vigor a Decisão nº 6/94, do Contran. Embora sua finalidade tenha sido a de esclarecer que a tolerância não se aplicava nas aferições por nota fiscal, seu artigo 1º deixa claro que esta mesma tolerância “destina-se a equalizar possíveis discrepâncias de aferição dos equipamentos de pesagem”.

Do ponto de vista legal, a Resolução nº 12/98 fixa os limites legais de peso, enquanto a aferição destes limites é regida pela Resolução nº 104/99. Diga-se que as duas são perfeitamente compatíveis. Enquanto a primeira trata dos limites de pesos por eixo e peso bruto, a segunda estabelece as tolerâncias para efeito da aferição destes limites.

Para alterar as tolerâncias, seria necessário modificar a Resolução 68/98, assim como, para aumentar os limites legais de peso bruto e peso por eixo, seria necessário alterar a Resolução 12/98, que continua em pleno vigor.

Contra a incorporação da tolerância, podem ser argüídos ainda outros argumentos. Um deles é o próprio espírito da Lei nº 78.408/85. Na justificativa do projeto de lei que originou este diploma, o autor, então deputado Denisar Arneiro, deixava claro que a criação da tolerância teria como finalidade compensar eventuais erros de balanças, deslocamento e arrumação das cargas, ganhos de peso devido à umidade etc.

Não havia, portanto, a intenção de aumentar os limites de peso por eixo, mas apenas de criar um mecanismo capaz de evitar multas injustas, especialmente quando os pesos aferidos resultam superiores aos reais. Fosse a intenção a de aumentar os limites, outra teria sido a providência legal.

Sobre o assunto, cabem também argumentos lógicos. Usar integralmente a tolerância durante o carregamento dos caminhões, equivaleria a admitir a inexistência de nenhuma das dificuldades acima para a aferição de peso, ou seja, que as folgas estabelecidas pela Resolução 104 são desnecessárias. Portanto, caberia revogar os dispositivos da Resolução nº 104 sobre o assunto. Repita-se: se o que se busca é aumentar os limites, isso exige alteração da Resolução nº 12.

Usar parcialmente a tolerância durante o carregamentos dos caminhões equivalia a admitir que os percentuais da Resolução 104 são excessivos, e poderiam ser reduzidos, quando os pleitos que chegam à NTC&Logística são no sentido contrário a este.

Na prática, o que se constata é que a incorporação parcial ou total da tolerância aumenta exponencialmente o risco de multas, como comprovam as freqüentes reclamações sobre o assunto que desagüam na NTC& Logística.

A discussão sobre a incorporação da tolerância é antiga. A lei no 7.408 foi omissa quanto ao critério de apuração do excesso para efeito multa. Não fica claro se, para tal finalidade, a tolerância deve ou não ser descontada do excesso de carga. Exemplo: a balança acusa 48 t para uma carreta de 45 t. A multa aplica-se sobre 3.000 kg (sem descontar a tolerância) ou 750 kg (já deduzida a tolerância de 2.250 kg)?

GODOY e MACHADO (1993<sup>1</sup>) entendiam que a tolerância não devia ser adicionada aos limites permitidos de peso. “A tolerância não é e não deve ser entendida como um acréscimo ao peso total ou ao peso por eixo, porque foi estabelecida em lei para atender aos casos de má distribuição de carga, de acréscimos de peso devidos à umidade ou ainda a eventuais imprecisões ou diferenças de aferição entre balanças. Assim, caso o excesso seja superior ao limite de 5% do PBT, a autuação deverá ser feita sobre todo o excedente, não deduzidos os 5%”.

Um estudo da Randon, da mesma época, recomendava igualmente que a tolerância não fosse usada para aumentar a carga líquida, mas apenas para compensar erros de pesagem provocados por desgastes ou irregularidades nas balanças rodoviárias. Defendia também a aplicação da multa sobre os 5% de tolerância.

No entanto, ao deliberar sobre o assunto (processo 499/95), o Contran, órgão ao qual compete interpretar a legislação, entendeu que a atuação deve ser feita apenas sobre o peso excedente aos 5% permitidos pela lei no 7.408/85.

Esta interpretação menos restritiva acabou sendo entendida erroneamente por embarcadores e transportadores como um sinal verde para a incorporação das tolerâncias ao peso bruto.

Esta não tem sido, no entanto, a postura da NTC&Logística. Esta entidade tem sempre recomendado aos transportadores e embarcadores que reservem e tolerância exclusivamente para atender aos casos de má distribuição ou deslocamentos da carga, ganhos de peso devido à incorporação de umidade pela mercadoria e imprecisões ou diferenças de aferição entre balanças (veja sobre o assunto a seção NTC TV no site [www.ntcelogistica.org.br](http://www.ntcelogistica.org.br)).

A NTC&Logística sempre defendeu também o ponto de vista de que a melhor maneira de lidar com os excessos é cortar o mal pela raiz, ou seja, agir dentro da lei já no ato de embarque da carga, para evitar ônus e transtornos com multas, remanejamentos e transbordos na estrada.

---

<sup>1</sup> GODOY, W. e V.V. MACHADO (1993, pg.18), “Transportes Rodoviários de Carga: Guia Prático da Lei da Balança”. Brigada Militar, Porto Alegre, RS.

Esta entidade sempre entendeu que, longe de trazer ganhos adicionais, o transporte de sobrepeso contribui para aviltar o frete, uma vez que exige menos veículos para transportar o mesmo volume de carga, aumentando artificialmente a oferta.

Não há, portanto, desde que calculados os fretes para a capacidade legal, como negar apoio à louvável iniciativa da ABICLOR e ABIQUIM, de exigir que os tanques de seus fornecedores obedeçam aos limites legais de capacidade -- especialmente para os equipamentos a serem encomendados daqui para frente.

A tentativa de se redefinir os limites de carga por meio do artifício da incorporação da tolerância além de não ter base jurídica, não passa de mera esperteza. Tão condenável expediente serve apenas ao mau embarcador, que quer pagar menos frete e transportar mais carga. Tal prática não interessa às empresas de transportes organizadas, mas apenas àquelas que praticam a concorrência predatória: levam mais carga, mas nem por isso cobram melhor frete.

Portanto, não se deve lançar mão, sob nenhuma hipótese, de uma tolerância que não pertence ao embarcador, ao transportador, à carga ou ao caminhão, mas exclusivamente à balança e às imperfeições técnicas no carregamento do veículo. Ou seja, os equipamentos devem cumprir, rigorosamente, os limites da Resolução 12/98. Se algum equipamento, porventura, ultrapassa estes limites, deve ser readaptado, às custas do seu proprietário.

**São Paulo, 7 de outubro de 2004**

**Eng. Neuto Gonçalves dos Reis**  
**Assessor Técnico NTC**

**Dr. Marcos Aurélio Ribeiro**  
**Assessor Jurídico NTC**