

Sugestões para aperfeiçoar a legislação sobre excesso de peso

Tema de câmaras técnicas e debates, o controle do excesso de peso é tema dinâmico, complexo e controvertido.

TEXTO: Neuto Gonçalves dos Reis

O controle do excesso de peso é tema dinâmico, complexo e controvertido. Por isso, são grandes as dificuldades com que se deparam diuturnamente todos os envolvidos na assunto: do legislador do Congresso ou das Câmaras Temáticas do CONTRAN, passando pelo condutor de veículos comerciais, transportador e embarcador até os agentes de trânsito e os julgadores de recursos das JARI e dos CETRAN.

Apresentam-se aqui sugestões para aperfeiçoar a regulamentação do assunto. Parte-se do pressuposto de que, bons ou ruins, os dispositivos do CTB não podem ser modificados facilmente, pois sua alteração exige longa tramitação pelo Congresso e poder

executivo. Já os regulamentos infralegais podem ser aperfeiçoados com maior facilidade. Alguns exigem Resolução do CONTRAN. Outros podem ser mudados por simples Portaria do DENATRAN.

A intenção não é propor soluções acabadas, mas apenas levantar algumas questões dificultam a aplicação das normas legais.

Quem é o responsável?

A atual legislação sobre a responsabilidade pela infração de excesso de peso é um dos pontos da norma que maiores dificuldades causa para os órgãos de trânsito e as juntas de recursos.

Os parágrafos 3º a 6º do artigo 257 do CTB foram reproduzidos no quadro 1.

Quadro 1 - Artigo 257

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

§ 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.

O parágrafo 3º não deixa margem a dúvidas: o condutor não responde pelas infrações de excesso de peso. É ilegal, portanto, pontuar o seu prontuário em virtude deste tipo de infração. No entanto, se deixar de adentrar às áreas de pesagem (artigo 208) estará sujeito a multa e terá de retornar ao ponto de evasão para realizar a pesagem (artigo 278).

O parágrafo 5º já dá origem a interpretações divergentes. Será que a intenção do legislador foi mesmo escrever “ou”. Não teria sido melhor escrever “e”? Salvo melhor juízo, o que se pretendeu foi estabelecer, como regra geral, que o transportador é responsável pelo excesso de carga nos eixos; e também pelo excesso no peso bruto quando a carga é fracionada. Já os parágrafos 4º e 6º vinculam a definição do responsável pela infração à comparação do peso declarado com o limite legal ou com o peso aferido. O embarcador é responsável pela infração por excessos tanto no peso bruto quanto no peso por eixo quando for único e o peso declarado no documento fiscal for inferior a aferido. Em suma, neste caso, o transportador teria aceitado, de boa fé, declaração falsa.

No entanto, se o peso declarado for superior ao limite legal (sem tolerância), o transportador e embarcador respondem solidariamente pela infração relativa ao excesso no peso bruto. Pressupõe, neste caso, o legislador que o transportador estava ciente do excesso, mas, mesmo assim, aceitou fazer a viagem.

É possível resumir isso dizendo que o transportador é responsável pelo excesso de peso nos eixos, salvo quando o embarcador for único e o peso declarado na nota fiscal for inferior ao aferido (quadro 2).

O embarcador responde pelo excesso no peso bruto quando for único e declarar peso inferior ao aferido. Se for único e declarar peso superior ao aferido, responde pela infração solidariamente ao transportador.

Se carga for fracionada, a responsabilidade pelo excesso no peso bruto cabe ao transportador (quadro 3).

Quadro 2 - Responsabilidade pelos excessos nos eixos

Responsável	Excesso nos eixos
Transportador	Sempre que a carga for fracionada. No caso de lotação, é o responsável, salvo na situação abaixo.
Embarcador	Quando for único e declarar peso abaixo do aferido.
Solidários	Não há solidariedade.

Quadro 3 - Responsabilidade pelos excessos no peso bruto

Responsável	Excesso no peso bruto
Transportador	Sempre que a carga foi fracionada.
Embarcador	Sempre que for único e declarar peso inferior ao aferido.
Solidários	Sempre que o embarcador for único e declarar peso superior ao limite legal (sem os 5%)

JULGADORES DE MÃOS ATADAS

Do ponto de vista conceitual, a norma tem a sua lógica. No entanto, na prática, a teoria é outra. Embora a tara e o peso declarado sejam informações essenciais para se definir o infrator, nem sempre estão disponíveis para o agente de trânsito, analistas de consistência das infrações dos órgãos de trânsito e os julgadores das JARI ou dos CETRAN.

Em primeiro lugar, a comparação do peso declarado com o aferido requer a adição da tara do veículo ou combinação de veículos, fato que o CTB simplesmente ignora. Em segundo lugar, embora a legislação tributária exija esta informação, muitos documentos fiscais são omissos em relação ao peso. Existem produtos líquidos comercializados por volume, onde a determinação do peso acaba sendo feita por estimativa de densidade, hipótese que, embora prevista pelo INMETRO, foi ignorada tanto pelo CTB quanto pelos seus regulamentos. Fora o fato de que a informação sobre tara, nem sempre fidedigna, é obtida a partir da plaqueta obrigatória, que muitos caminhões ainda deixam de portar.

No caso da solidariedade, fica a critério do órgão de trânsito escolher quem vai punir. Enquanto alguns atuam sistematicamente o embarcador, outros, por facilidade, preferem enquadrar o transportador.

O problema maior é no recurso contra a penalidade de excesso no peso bruto. O embarcador costuma alegar que não tem caminhão e nem contratou o frete. No entanto, se foi ele o “premiado” pela fiscalização, a autuação estará sempre correta, pois responde pela infração sozinho ou solidariamente.

A situação se complica, no entanto, quando o transportador alega que a responsabilidade pela infração seria do embarcador. Se a aferição foi feita por balança, geralmente, o auto de infração não contém os elementos essenciais para se definir esta responsabilidade, ou seja, o peso declarado da mercadoria e a tara do veículo.

Os campos obrigatórios do auto de infração, regidos pela Portaria 59/07 do DENATRAN, não exigem estas informações. Isso deixa o julgador de mãos atadas, por absoluta falta de informações. Tratando-se de simples Portaria e que, portanto, pode ser modificada com facilidade, seria saudável se o DENATRAN exigisse a presença e o preenchimento obrigatório destes campos no Auto de Infração.

INDICAÇÃO DO RESPONSÁVEL

Uma alternativa para dirimir esta dúvida seria aplicar às multas por excesso de peso o parágrafo 7º do artigo 275 do CTB (quadro 4).

Quadro 4 - Artigo 257

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

Esta é uma solução que tem dado origem a fraudes quando a infração é do condutor e o veículo não está sendo dirigido pelo seu proprietário e que dificilmente seria bem sucedida para o caso de excesso de peso. Normalmente, o documento exige a assinatura de ambos (proprietário e condutor). Resta saber se o transportador, geralmente, a parte mais fraca entre as duas, terá condições de colher a assinatura do embarcador.

Além do mais, pelo que se depreende do CTB e da Resolução CONTRAN 108/09, a identificação do infrator por excesso de carga obedece a regras próprias, embora pouco práticas.

NECESSIDADE NOTIFICAÇÃO DUPLA

O artigo 13 da Resolução 258/07 determina que o agente de trânsito lavre uma única notificação, mesmo quando ocorra excesso tanto nos eixos quanto no peso bruto. Para que a determinação fosse correta, seria necessário que o infrator fosse sempre o mesmo, em ambos os casos.

Quase sempre, é isto que ocorre. Se a carga provém de mais de um embarcador, não há dúvida de

que o único responsável é o transportador. Pode perfeitamente ser emitido AIT único. Se a carga provém de um único embarcador, mesmo que existam vários conhecimentos, o peso declarado é inferior ao aferido e o agente autuou o embarcador, também pode ser emitido o AIT único, pois o embarcador é responsável pelas duas.

Se a carga tem origem em um único embarcador e o peso declarado foi superior ao limite legal, existe a solidariedade. Se o agente escolheu autuar o transportador, também pode ser emitido AIT único, pois o transportador responde pelo excesso no eixo e é solidário quanto ao excesso no peso bruto.

A exceção ocorre quando a carga provém de um único expedidor, o peso declarado é superior ao limite legal, e o agente emite o AIT contra o embarcador. Neste caso, o embarcador é solidário quanto ao excesso do peso bruto, mas quem responde pelo excesso nos eixos é exclusivamente o transportador (quadro 5).

Quadro 5 - Necessidade duas autuações

Situação	Eixos	Peso Bruto Solidários	AIT
Embarcador único que declarou peso superior ao limite legal	Transportador	Transportador Embarcador	Único Duplo

AUSÊNCIA DE ALÍNEAS

Na maioria das multas por excesso de peso, o auto de infração e a notificação costumam citar como amparo legal apenas "231*V", ou seja o artigo do CTB e o inciso relativo à infração de "transitar com o veículo com excesso de peso", código de infração 683-1, desdobramento 0.

Este enquadramento atende perfeitamente à Tabela de Codificação de Multas estabelecida pela Portaria 59/07 do DENATRAN, que norteia a elaboração dos autos de infração.

Como as alíneas do inciso V fixam valores progressivos para o valor da multa por 200 kg ou fração, alguns julgadores de JARI entendem que, mesmo atendida a determinação legal, a ausência de tal alínea constitui cerceamento de defesa, pois impede o recorrente de calcular o valor da multa.

Seria recomendável, portanto, que o DENATRAN providenciasse o desdobramento desta infração, de modo a incluir a alínea no campo de amparo legal. A providência esbarra, no entanto, no fato de que,

atualmente, mesmo que haja excesso tanto no peso por eixo quanto no peso bruto, o agente deve emitir uma única notificação.

Conforme o artigo 13 e seus parágrafos da Resolução 258/07, os valores das multas devem ser calculados isoladamente e depois somados. O total é adicionado ao valor inicial de R\$ 85,13 (infração média).

O número de frações é obtido dividindo-se o excesso por 200 kg e arredondando-se o valor para o inteiro superior. Em seguida, enquadra-se o excesso na tabela progressiva e multiplica-se o número de frações pelo valor por unitário (por 200 kg ou fração).

Em boa parte dos casos, os excessos por eixo e no peso bruto recaem em alíneas diferentes. Veja-se o exemplo do quadro 6. Enquanto o excesso no peso bruto enquadra-se na alínea "d", o excesso no peso por situa-se na alínea "c".

Quadro 6 - Exemplo de cálculo da multa para uma combinação 253 (kg) (caminhão trator 4x2 tracionando carreta de 3 eixos em tandem)

Eixos	Diametro	Tração	Tandem	PTC
Limite legal	6.000	30.000	25.500	41.500
Limite com 5%				43.580
Limite com 75%	6.450	30.750	27.410	
Pesos aferidos	5.900	31.140	28.000	45.040
Excesso nos eixos	-	390	590	980*
Excesso no peso bruto				1.460**

* $390 + 590 = 980$

** $45.040 - 43.580 = 1.460$

Excesso no PBT (1.460 kg, alínea "d" R\$ 31,92/200 kg ou fração)

$1.460/200 = 7,30 = 8$ frações

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

Excesso nos eixos (980 kg, alínea "c" R\$ 21,28/200kg ou fração)

$980/200 = 4,9 = 5$ frações

$5 \times 21,28 = R\$ 106,40$

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

Embora isso acabe encarecendo a multa, devido à dupla aplicação da penalidade inicial (R\$ 85,13), sugere-se que, quando houver excesso tanto no peso bruto quanto nos eixos lavrem-se obrigatoriamente duas infrações.

Isto não só permitiria a citação da alínea no enquadramento como também que o agente lavre o auto de infração contra os responsáveis corretos, quando eles fossem diferentes.

Para tanto, seria necessário modificar o parágrafo 1º e revogar o parágrafo 2º do artigo 13 da Resolução 258, conforme quadro 7.

Quadro 7

Parágrafos 1º e 2º do artigo 13, Resolução 258/07

Redação atual:

§ 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).

Redação proposta.

§ 1º. Quando houver excessos simultâneos nos pesos por eixo ou conjunto de eixos e no PBT ou PBTC, serão lavrados dois autos de infração e as duas multas serão calculadas isoladamente, adicionando-se a cada uma delas a penalidade de R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos) prevista no inciso V do artigo 231 do CTB.

§ 2º - Revogar

NOTIFICAÇÃO EQUIVOCADA

Muitas vezes, o auto de infração (AIT) responsabiliza o embarcador, mas o órgão de trânsito envia a cobrança (notificação de imposição da penalidade para o transportador).

Esta é uma prática comumente encontrada entre os órgãos de trânsito, especialmente nas infrações constatadas por meio de documento fiscal.

Como regra geral, a Resolução CONTRAN 108/99 determina que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como infrator.

Esta mesma Resolução, no entanto, prevê expressamente como exceção “as infrações resultantes de excesso de peso, que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro”.

Portanto, é nula a infração cujo AIT responsabiliza o embarcador e cuja notificação é enviada ao transportador.

Afinal, para receber a multa, o órgão de trânsito não precisa vinculá-la à placa e ao licenciamento do veículo. A inscrição do embarcador no CADIN (Cadastro Informativo de Créditos não Quitados) funciona melhor, por bloquear a obtenção de financiamentos oficiais.

METODOLOGIA DE PESAGEM

Reza o parágrafo 3º do artigo 99 do CTB que 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.

A Resolução CONTRAN 258 preocupou-se expressamente em regulamentar o artigo 323 e o inciso X do artigo 231 do CTB e em fixar as tolerâncias e a metodologia de pesagem.

Embora não cite expressamente a metodologia e a periodicidade de aferição, seu artigo 10º determina que 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.

Naturalmente, os regulamentos técnicos e metrológicos do INMETRO não se limitam a aprovar o modelo, mas fixam também a metodologia e a periodicidade de aferição.

No entanto, para que não parem dúvidas sobre a existência ou não do regulamento do parágrafo 3º do artigo 99, seria conveniente dar uma redação mais explícita ao artigo 10 da Resolução 258 (quadro 8), tal como já se fez para os radares na Resolução CONTRAN 146/03.

HARMONIZAÇÕES

Além de propor a regulamentação do parágrafo 3º do artigo 99 do CTB, sugere-se aproveitar a oportunidade para harmonizar a redação de alguns arti-

Quadro 8 - Proposta de nova redação do artigo 10, Resolução 258

Art.10. O instrumento ou equipamento utilizado na aferição de peso de veículos

deve observar os seguintes requisitos:

I – ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II – ser aprovado na verificação metrológica realizada pelo INMETRO ou por entidade por ele delegada;

III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

gos cuja interpretação tem dado origem a muitos recursos de multas.

É o caso dos artigos 6º, 7º e 17, que falam em tolerância, mas não especificam que esta tolerância só é válida no caso de verificação de peso por balança, conforme determinam os artigos 5º e 11 da citada Resolução.

Da mesma forma, é necessário harmonizar o artigo 4º, que prevê a verificação de peso por meio de documento fiscal, “na impossibilidade da balança”, com o artigo 11, que prevê a aferição por meio de nota fiscal “em qualquer tempo ou local”. É evidente que, como não pode existir antinomia entre dispositivos de uma mesma norma, os dois artigos devem ser lidos em conjunto: a verificação por documento fiscal pode ser feita em qualquer tempo e local, na impossibilidade de balança. Não custa, no entanto, deixar esta leitura mais clara.

Sugere-se também a inclusão no artigo 5º da tolerância para transbordo relativa ao conjunto de dois eixos em tandem, sendo um deles com dois pneus, que não consta da atual Resolução.

Embora não seja este o espírito da norma, o artigo “esse” utilizado na redação do artigo 6º (quadro 9) da Resolução 258 pode levar à falsa interpreta-

ção de que só haverá multa quando o excesso por eixo ultrapassar 5% do peso bruto. Ou seja, dificilmente haveria autuação.

Quadro 9 - Redação atual do artigo 6º, Resolução 258

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.

Na verdade a tolerância deve ser aplicada sobre o peso por eixo. Para não deixar margem a dúvidas, sugere-se nova redação (quadro 10).

Quadro 10 - Nova redação proposta para o artigo 6º, Resolução 258

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 um ou mais eixos ou conjunto de eixos, aplicar-se-á multa somente sobre a soma dos valores que excederem o peso por eixo ou conjunto de eixos acrescido da tolerância prevista no artigo 5.

COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS

O Código de Trânsito Brasileiro foi elaborado com foco nos automóveis e veículos unitários. Por isso, deixou de tratar de maneira apropriada as combinações de veículos. Em especial as combinações de veículos de carga (CVC).

Bom exemplo dos problemas gerados por esta falha são as multas por excesso de velocidade constatadas pelos radares de afastamento, que fo-

tografam a placa do rebocado e não do caminhão trator. Embora o *caput* da Resolução 146/03 (radares) deixe claro que ela se aplica não são a veículos mas também a reboques e semirreboques, frequentemente alega-se nos recursos de multas que esta penalidade seria ilegal, pois os rebocados não possuem motor.

Da mesma forma, houve, por muito tempo, dificuldades para se fixar o limite correto de velocidade para os automóveis que tracionam reboques. Seria a mesma dos automóveis ou a composição deveria ser enquadrada na classe de "outros" veículos definida pelo artigo 96 do CTB?

Por muito tempo a orientação do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo foi de permitir a estes veículos a mesma velocidade dos automóveis. Recentemente, a dúvida foi dirimida pela Deliberação CONTRAN 86/09.

Esta norma classificou os veículos, para efeito de controle de velocidade apenas em duas classes: a) veículos leves - ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta; e b) veículos pesados - ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-tractor, tractor de rodas, tractor misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações. O veículo leve que tracionar outro passou a ser equiparado a um veículo pesado.

Outra novidade é que as caminhonetes de carga (como S-10, F-250 e Saveiro), antes tratadas como caminhões passaram a obedecer aos mesmos limites de velocidades dos automóveis.

Existem questionamentos também quanto à autuação das CVC por excesso de carga. Usualmente, a placa apenada é a do caminhão trator. Alega-se, no entanto, que quem leva a carga são os rebocados. Tratando-se excesso nos eixos a alegação é que a sobrecarga estava em eixo do rebocado e não do caminhão trator.

A primeira alegação não é verdadeira. O caminhão também suporta parte da carga, quer se trate de reboque ou de semirreboque.

No caso de peso bruto, a verificação é feita levando-se em conta a carga de todo o conjunto. Nada mais natural, portanto, do que atribuir a infração ao veículo líder e motorizado. No excesso nos eixos, é até possível que isso ocorra apenas no

rebocado. No entanto, como o artigo 13 da Resolução 258 manda apurar a multa somando-se os excessos de todos os eixos, também parece mais prático punir o caminhão.

Esta questão pode parecer mera filigrana jurídica. No entanto, existem situações em que as duas unidades têm proprietários diferentes. Um exemplo é o carreteiro agregado cujo cavalo mecânico traciona semirreboque de uma transportadora.

Dá a necessidade de uma Resolução específica sobre a placa responsável pela multa quando se trata de combinação de veículo de carga.

TOLERÂNCIA

O artigo 5º da Resolução no 258/07 prevê que a tolerância destina-se exclusivamente a suprir a incerteza de medição do equipamento, conforme a legislação metrológica.

Em tese, portanto, a tolerância deveria ser equivalente ao erro metrológico das balanças. Atualmente, conforme regulamentos do INMETRO, tal erro situa-se na faixa de 0,5% para o peso bruto e 3% para o peso por eixo. Ao fixar percentuais superiores (5% para peso bruto e, por enquanto, 7,5% para peso por eixo), a própria legislação deixou, mesmo involuntariamente, margem para compensar erros no carregamento e distribuição de cargas sobre o veículo.

Na verdade, cabe ao INMETRO fixar a precisão das balanças. Já a preocupação do CONTRAN deve ser mais ampla. Seu papel consiste em compatibilizar as dificuldades de se realizar o carregamento correto com os danos provocados pelo excesso de carga sobre os pavimentos obras de arte.

Estas dificuldades são maiores quando se trata da distribuição do peso entre os eixos. Embora não possa fazer *tabula rasa* do crescimento exponencial do dano ao pavimento com o aumento da carga, a fixação do percentual de tolerância não deve desprezar as circunstâncias adversas que envolvem o carregamento e o transporte das diversas cargas no país.

O ideal é que a carga fosse pesada em balanças de eixos já origem, para evitar não só a multa, mas principalmente o dano ao pavimento. O Chile, por exemplo, tornou obrigatório este tipo de pesagem pelos embarcadores. Nos EUA, empresas privadas exploram o serviço de pesagem por meio de milhares

de balanças espalhadas por postos de gasolina de todo o país. Mesmo no Brasil, empresas mais avançadas, como o Carrefour e a Aracruz, já começam a instalar balanças de eixos.

Apesar do esforço da Associação Nacional dos Usuários de Transporte para aprimorar os métodos de pesagem (box), por enquanto, porém estas duas empresas constituem exceção. Até por um problema cultural, raramente o embarcador ou transportador possui balança de eixos, especialmente nos carregados vindos da lavoura (produtos agrícolas) ou as florestas (madeiras). Quando muito, possuem um "balanção", que peso o veículo como um todo.

A dificuldade aumenta quando o transportador é obrigado a recolher cargas em vários embarcadores para completar a lotação do veículo e também no caso de cargas difíceis de remanejar, com bobinas, *big bags* e aquelas acondicionadas em contêineres.

A correta distribuição de carga não é procedimento trivial. Trata-se de procedimento que exige conhecimento técnico sobre a configuração de veículo, características da carga e técnicas de unitização.

Alegam também os transportadores que as cargas sólidas a granel se acomodam e se deslocam durante a viagem, alterando a distribuição de carga.

Recentes testes realizados pelo INMETRO juntamente com o CONTRAN demonstraram que, embora se situem dentro da margem de erro, estes deslocamentos existem. Na prática, acabam reduzindo o percentual destinado à balança.

Um dos fatos que contribuíram para esta cultura do sobrepeso foi a extinção da multa por eixo pela Resolução 104/99. Embora contrariando o CTB, esta norma vigorou por cerca de sete anos. Com isso, tanto operadores de transporte quanto fabricantes de implementos deixaram de se preocupar com o assunto. Hoje, muitos veículos não permitem a correta distribuição de pesos entre os eixos, mesmo quando se respeita o peso bruto.

Um caso clássico é o dos semirreboques com mais de 14 m de comprimento. Quando tracionado por cavalo 4x2, este implemento exigiria balanço traseiro superior a 4,00 m. No entanto, por questão de segurança, esta medida foi limitada a 3,50m pela legislação. Conclusão: para evitar excesso nos eixos, seria necessário trafegar com algumas toneladas abaixo do peso bruto.

Outra medida que agravou a cultura do sobrepeso foi a Resolução 114/00 que, mesmo à revelia do CTB, estendeu a tolerância à verificação de peso por meio de nota fiscal.

Com isso, os transportadores se julgaram no direito de acrescentar a tolerância aos limites legais de peso, embora a Decisão 06/94 do CONTRAN já proibisse tal prática. Neste aspecto, a Resolução 258 foi bastante explícita, ao determinar que a tolerância não deve ser incorporada aos limites de peso. Em tese, quem assim procede está se apropriando do erro da balança e aumentando o risco de ser multado.

A conclusão é que o atual estágio cultural e tecnológico do setor ainda não permite limitar a tolerância ao mero erro de balança. Sugere-se, portanto, nova redação de artigo 5º, de forma a contemplar também (como na prática já acontece) margem para compensar erros no carregamento, deslocamento e distribuição da carga (quadro 11).

REGULAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO

Além da dificuldade de arrumação das cargas, outro fator que pode influir na tolerância por eixo (mantida em 7,5% até dezembro de 2010) é o novo Regulamento Técnico Metrológico para pesagem dinâmica a ser editado pelo INMETRO para pesagem dinâmica. A proposta em discussão prevê diferentes classes de balanças (de A a F), com exatidão variando de 0,5% a 8,0% nas verificações inicial e seguintes. Para inspeção em serviço, estes percentuais dobram par 1,0% até 16%.

Caberá, portanto, ao CONTRAN definir qual classe de balança poderá ser usada para efeito de autuação. Teoricamente, quanto maior a exatidão, melhor. Na prática adotar uma exatidão maior pode levar à reprovação da maioria das balanças já existentes.

A fixação da tolerância, em especial para cargas por eixos deve levar em conta, portanto, não apenas o erro de balança (que poderá aumentar com o novo regulamento) como também os inevitáveis erros de distribuição de carga.

Seria natural, portanto, elevar a atual tolerância de 7,5% para 10%, como propõe o Projeto de Lei 3.833/08, que tramita na Câmara dos Deputados e teve parecer favorável das Comissões de Constituição e Justiça e de Viação e Transportes. •

Proposta da ANUT para evitar o excesso de peso

- Verificar a adequação do equipamento que vem sendo fabricado às tolerâncias de peso pretendidas (com as revisões que se fizerem necessárias nos critérios de projeto);
- Inclusão nos manuais dos veículos de suas curvas de carregamento ou de planos de distribuição de peso;
- Privatização da prestação do serviço de balanças (não de fiscalização do peso) para os concessionários e poder público nos postos de pesagem;
- Exploração comercial privada de balanças de verificação (não de fiscalização) nos postos de reabastecimento; instalação de fiscalização de pesagem por eixo nos armazéns de grãos e fibras do setor público nos níveis federal, estadual e municipal;
- Aperfeiçoamento dos procedimentos operacionais relativos à pesagem e ao processamento burocrático das autuações;
- Esforço consistente do setor público de motivação/instrução dos seus agentes;
- Apoio ao desenvolvimento de softwares nacionais de orientação dos processos de carregamento, baseados nas curvas de carregamento;
- Redução do prazo de validade da aferição das balanças.
- Implantação pelos embarcadores de inventários das frotas que lhes prestam serviço, para atualização dos dados operacionais constantes da documentação de cada veículo;
- Implantação de estatísticas sobre as multas sofridas que permitam estabelecer correlações importantes para o planejamento, correção de procedimentos e suporte de reclamações, defesas e recursos;
- Criação de uma rede de informações centradas na ANUT, sobre irregularidades e discrepâncias observadas nos procedimentos de pesagem, autuações e imposições de multas;
- Realização de cursos e oficinas técnicas sobre "melhores práticas" nas operações de carregamento dos veículos de carga;
- Estudar em maior profundidade o uso da Autorização Especial de Tráfego-AET e os direitos do embarcador contidos nas Portarias e Resoluções do CONTRAN.