

TOLERÂNCIA NA PESAGEM POR EIXO

Competência do assunto

- Nos termos do parágrafo 2º do artigo 99 e do artigo 323 do CTB, compete ao CONTRAN fixar as tolerâncias para a aferição de peso por meio de balanças.
- O assunto foi regulamentado pela Resolução CONTRAN 258/07: 5% no PBT/PBTC e 5% nos eixos (sucessivas prorrogações de 7,5% nos eixos).
- Nada impede, todavia, que o CONGRESSO baixe legislação modificando estes dispositivos.

Finalidade da tolerância

- Resolução CONTRAN 258/07 - Suprir a incerteza da medição por equipamento, embora adote tolerância (5%) maior do que esta incerteza: 1% no PBT/PBTC e 3% nos eixos
- CTB não associa tolerância ao erro metrológico. Limita-se a dizer que “será tolerado um percentual”.
- INMETRO – erro metrológico (marca/modelo, aferição)
- CONTRAN – tolerância (compatibilizar percentual de tolerância com pavimentos e segurança)

O Contran pode estabelecer tolerância superior ao erro metrológico, como já acontece hoje.

Dificuldades (PBT)

- Por que a folga é necessária?
- Para limitar a tolerância ao erro de balança, o carregamento precisaria beirar a perfeição.
- Correta distribuição de carga não é tarefa trivial.
- Exige conhecimentos técnico sobre características das cargas e dos veículos e dos processos de unitização.
- Peso bruto – balanço de alta precisão (venda)
- Relativa conscientização de que tolerância não deve ser incorporada aos limites de peso bruto.
- Tanque cheio ou vazio (1.200 litros).
- Mesmo no PBT, existem cargas que saem da lavoura ou do mato sem nenhuma pesagem prévia (granéis, cana, madeira etc)

Dificuldades (eixos)

- A grande maioria das multas ocorre por excesso nos eixos
- Inexistência de balanças de eixo nos acessos às rodovias, ao contrário dos EUA.
- Embarcador e transportador não têm balança de eixo.
- Necessidade de duas balanças: eixos e balanço:
= duplicação de despesas.
- Ausência de multas por eixo entre 2000 e 2007 (Resolução 104/00) levou ao descuido de fabricantes e operadores.
- Exemplos: Vanderléia com um único eixo pneumático; e semirreboques longos com balanço traseiro de apenas 3,50 m.

Dificuldades (eixos)

- Containers, big bags e bobinas são difíceis de remanejar.
- Cargas que se deslocam e se acomodam durante a viagem (granel, madeira, cana, líquidos).
- Variações de densidades nos produtos carregados por volume (biodiesel, grãos, lixo etc.).
- SPNT estimou que, para eliminar estas multas seria necessário trabalhar com 20% abaixo do peso bruto, ou seja, com apenas 70% da carga líquida.

Dificuldades (eixos)

- Aferição de balanças só a cada 12 meses.
- Irregularidades e desníveis nos acessos e saídas das balanças.
- Dificuldade de manter a velocidade constante na pesagem;
- Passageiros de ônibus preferem bancos da frente.
- Estado da suspensão do veículo ou dos pneus pode alterar os resultados.
- Casos da carga fracionada e do transporte itinerante.

Proposta aprovada na CTAV do CONTRAN

Tolerância de 5% no PBT/PBTC

Tolerância de 11% nos eixos, com base em estudo de técnicos da SPNT:

“Pesquisa de dados de campo, contendo recomendação técnica complementar à metodologia estatística utilizada na aferição de peso de veículos de carga”.

Em compensação, seria abolida a atual tolerância adicional de transbordo de 5%, que eleva para 12,5% o limite para transbordo e remanejamento.

Com isso, o transbordo passaria a ser feito quando houvesse excesso por eixo de 11% e não de 12,5%.

Alternativa

- Opcionalmente, a NTC sugeriu as tolerâncias argentinas, para facilitar futura harmonização com o Mercosul:
- 500 kg no eixo dianteiro (6.000 kg)
- 1.000 kg no eixo isolado (10.500 kg)
- 1.500 kg no tandem duplo (18.000 kg)
- 2.000 kg no tandem triplo (25.500 kg)

Grupo Interministerial

- Em 2012, Portaria Interministerial nº 182 criou GTPE para estudar aumentos de pesos e fixar a tolerância definitiva.
- Grupo de Trabalho Interministerial de Estudos sobre Peso por Eixo de Veículos de Carga e Coletivos e seu Impacto sobre os Pavimentos - GTPE
- O GT apresentou suas conclusões ao CONTRAN, que não as aprovou, pelo menos, até agora.
- Aumento de pesos por eixo, com PBT/PBTC menor do que a soma dos pesos por eixos
- Isso criaria folga nos eixos, o que equivale a uma tolerância adicional aos 5% propostos

Situação atual

- Em 23/01/2013, CONTRAN baixou a Resolução 430, prorrogando os 7,5% até 31/12/2013
- **Necessidade urgente de nova prorrogação ou de adoção definitiva de uma tolerância maior ou ainda da proposta do GTPE.**

Projetos de lei

PL 6857/2010 – Carlos Zarattini

- Aumenta em 70% as multas por excesso de peso
- Limita o transbordo ao excesso na CMT
- Fixa a tolerância em 5% para suprir a incerteza da balança
- Cria mecanismo de indicação do infrator pelo proprietário
- A tolerância não poderá ser incorporada

Projetos de lei

PL 3833/08 – Valdir Collato

- Fixa em 5% tolerância no peso bruto
- Fixa em 10% tolerância nos eixos

PL 4236/12 – Ratinho Júnior

- Abole multa por excesso nos eixos
- Cria solidariedade entre transportador e embarcador
- Responsabiliza embarcador pela remoção dos excessos de peso.

- Arquivado

PL 6503/2013

Onofre Santo Agostini

- Responsabiliza unicamente o embarcador pelas multas de excesso de peso
- Adota o valor da Nota Fiscal como base de cálculo das multas (carga fracionada? Ônibus?)
- Prevê multas extorsivas (5 a 15% do valor da NF)
- Tolerância draconianas: 2%
- Técnica legislativa equivocada (não altera o CTB)

Projetos de lei

PL 5943/2013

CEMOTOR

- **Limita fiscalização ao PBT/PBTC**
- **Fixa tolerância em 7,5%**
- **Fiscalização apenas nas vias publicas
pavimentadas**
- **Nas demais, só prevalecem as restrições
especificação estabelecidas pelo fabricante**