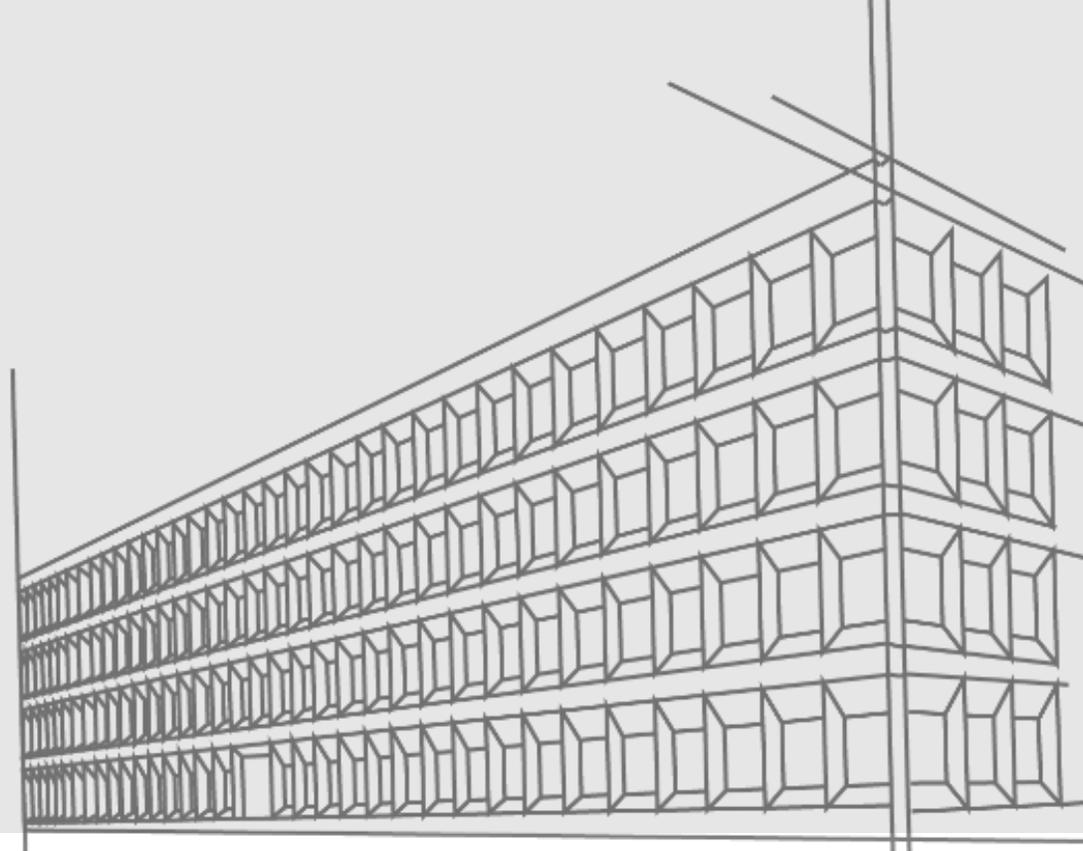


# Acórdão 280/2018

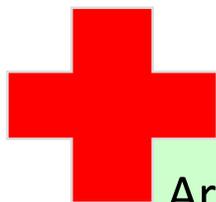
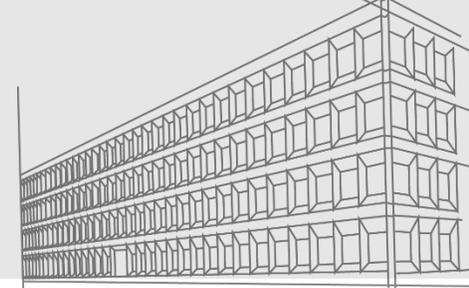
## Plenário do TCU



Audiência Pública  
Câmara dos Deputados  
Comissão Externa da BR-101/ES/BA

13/3/2018

# Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015)



Art. 16. O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

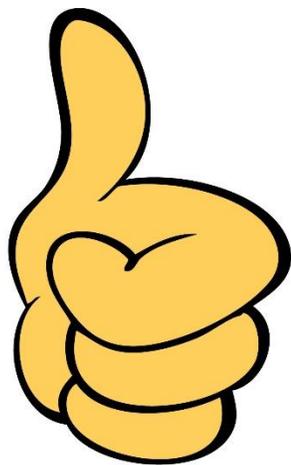
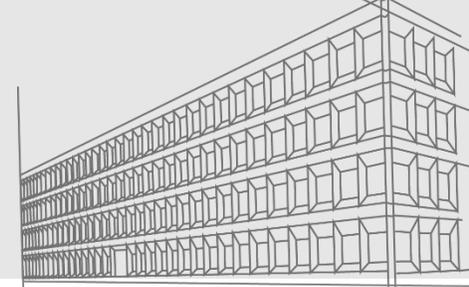
I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

**II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.**

## Lei 7.408/1985

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

# Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015)



maiores custos com a manutenção  
do pavimento da rodovia, devido  
às maiores cargas ali toleradas



# O CTB (Lei 9.503/1997) e o Contran



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

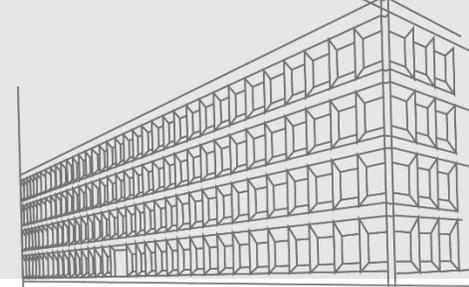
§ 2º Será **tolerado** um **percentual** sobre os limites de **peso bruto total** e **peso bruto transmitido por eixo** de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

## Resolução 102/1999 e 104/1999

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.



# O CTB (Lei 9.503/1997) e o Contran

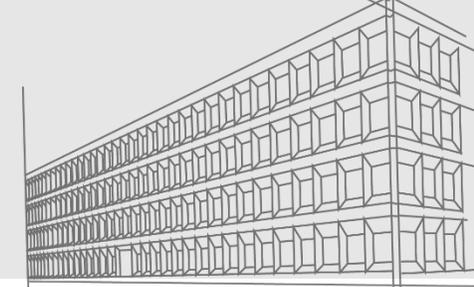


## Resolução 258/2007

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

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 CTB (Lei 9.503/1997) e o Contran



**Resolução 301/2008 Até 30/6/09**

**Resolução 328/2009 Até 31/12/09**

**Resolução 337/2009 Até 30/6/10**

**Resolução 353/2010 Até 31/12/10**

**Resolução 365/2010 Até 31/12/11**

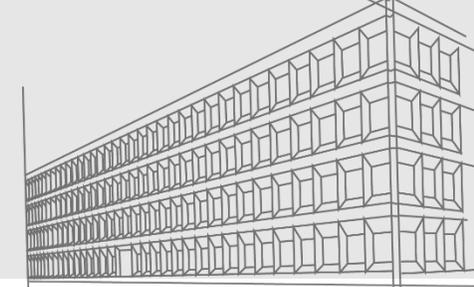
**Deliberação 117/2011 Até 31/5/12**

**Resolução 403/2012 Até 31/1/13**

**Resolução 430/2013 Até 31/12/13**

**Resolução 467/2013 Até 30/6/14**

# O CTB (Lei 9.503/1997) e o Contran



## Resolução 489/2014

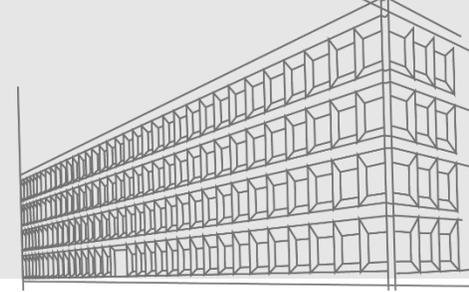
Art. 5º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária serão admitidas as seguintes tolerâncias:

I - **5% (cinco por cento)** sobre os limites de pesos regulamentares para o peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT);

II - **7,5% (sete vírgula cinco por cento)** sobre os limites de pesos regulamentares por eixo para aqueles veículos que excederem os limites estabelecidos no inciso I;

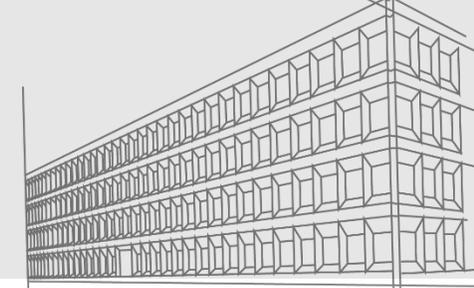
III - **10% (dez por cento)** sobre os limites de pesos regulamentares por eixo para aqueles veículos que não excederem os limites estabelecidos no inciso I.

# Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015)



Art. 1º, inc II da Lei 7.408/ 1985 – tolerância de 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

# Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015)



Até 2014

5% no PBT

7,5% por eixo

Resolução  
489/2014

5% no PBT

7,5% por eixo, se  
mais pesado que  
tolerância PBT

10,0 % por eixo , se  
mais leve que  
tolerância PBT

Lei dos  
Caminhoneiros

5% no PBT

10% por eixo

# Lei dos Caminhoneiros (13.103/2015)



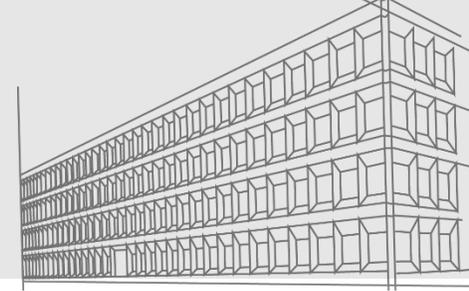
Tipos de eixos	Configuração de eixos	Peso máximo permitido (t)	Efeito da Lei 13.103/2015 (t)
Eixo simples com (2 pneus)		6,0	0,15
Eixo simples com rodagem dupla (4 pneus)		10,0	0,25
Eixo duplo direcional com rodagem singela (4 pneus)		12,0	0,30
Eixo duplo sendo um com rodagem dupla (6 pneus) $d \leq 1,20m$		9,0	0,23
Eixo duplo sendo um com rodagem dupla (6 pneus) - tandem $1,20 < d \leq 2,40m$		13,5	0,34
Eixo duplo com rodagem dupla (8 pneus) - não tandem $1,20 < d \leq 2,40m$		15,0	0,38
Eixo duplo com rodagem dupla (8 pneus) - tandem $1,20 < d \leq 2,40m$		17,0	0,43
Eixo duplo com rodagem dupla (8 pneus) - tandem $d > 2,40m$		20,0	0,50
Eixo triplo com rodagens duplas (12 pneus) - tandem $1,20 < d \leq 2,40m$		25,5	0,64
Eixo triplo sendo uma rodagem singela e duas duplas (12 pneus), em tandem $d > 2,40m$		27,0	0,68
Eixo triplo com rodagens duplas (12 pneus) - tandem $d > 2,40m$		30,0	0,75

Fonte: Resolução 201/2006-Contran

## Nota Técnica Conjunta SE-SPNT-DNIT-ANTT/MT 1/2015

apresenta um “resumo sobre os novos estudos apresentados pelas áreas técnicas do Ministério dos Transportes (...), versando sobre os impactos oriundos do **acréscimo de 1 tonelada nos eixos dos cavalos mecânicos fabricados a partir de 2012**

# Nota Técnica Conjunta SE-SPNT-DNIT- ANTT/MT 1/2015



considerou a hipótese de aumento de carga nos eixos de todos os caminhões tratores fabricados a partir de 2012;

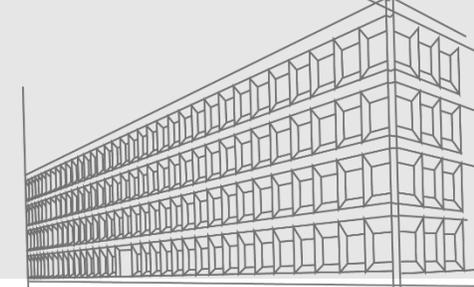
o impacto foi calculado para aumento de 1,0 t nos eixos dos cavalos mecânicos;

estudos feitos para uma condição de rodovia com estruturas defasadas e que não oferecem boas condições de funcionamento:

- qualidade da construção- pobre/frágil;
- condição estrutural do pavimento- pobre;
- textura do pavimento- razoável;
- degradação superficial: área trincada; desgaste;
- panelas; trilha de roda - pobre;
- número estrutural do pavimento (SNP) - razoável;

impacto de **10,5%**  
nos esforços de  
manutenção do  
pavimento das  
rodovias brasileiras

# Custos Médios Gerenciais



CMG – Custo Médio Gerencial – Estabelece custos estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte Especiais – OAE, referentes às obras rodoviárias, bem como custos de empreendimentos do modal ferroviário. Os referidos custos são atualizados, bimestralmente, de acordo com a divulgação do último SICRO-2 disponível. Os insumos asfálticos são atualizados pelos valores fornecidos pela ANP. A planilha divulgada refere-se ao Estado de Minas Gerais.

## Resolução 5.339/2017

R\$ 1.034.000,00 / km de rodovia

+

Ciclo de manutenção de oito  
anos

=

**R\$ 1.326.428.668,62** (jan/2009)

até o prazo final da concessão

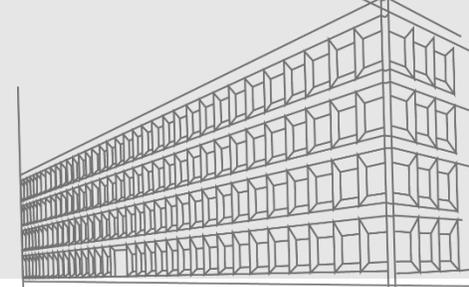
×

10,5%

=

**R\$ 139.275.010,20**

# Resolução 3.651/2011



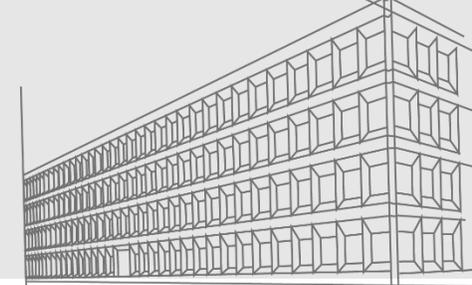
Art. 1º Aprovar a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais, em decorrência da inserção de obras e serviços não acordados quando da pactuação do contrato. (...)

Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

# Minuta do Contrato



**20.5.3** Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

- (i) O valor dos investimentos deverá ser proposto pela **Concessionária**, mediante apresentação de três propostas de orçamento, elaboradas, para cada item arrolado, com utilização do valor constante do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do DNIT.
- (ii) Caso o serviço proposto não exista no SICRO, a **Concessionária** deverá propor uma composição baseada no SICRO; os custos de insumos e mão-de-obra deverão ser aqueles previstos neste sistema. Caso não seja possível a proposição desta composição, pode-se utilizar, também, tabelas de preços ou sistemas dos órgãos estaduais ou municipais. O valor final será sempre apurado após a elaboração do Projeto Executivo.

# Plano de Negócios e EVTEA



## Plano de Negócios

serviços de manutenção e  
conservação do pavimento

**R\$ 226.701.355,95** (jan/2009)

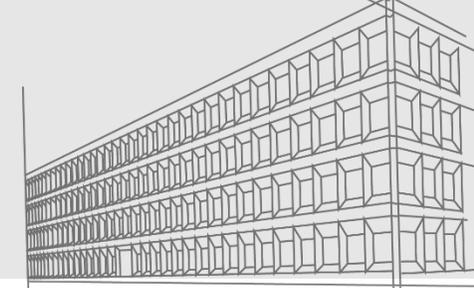
para os 25 anos de concessão

## EVTEA

serviços de manutenção do  
pavimento, do 6º ao 25º ano de  
concessão – a partir de 11/5/18

**R\$ 390.146.958,86** (jan/2009)

# Resumo



**Concessionária**

**R\$ 343.499.078,45**

**ANTT**

**R\$ 139.275.010,20**

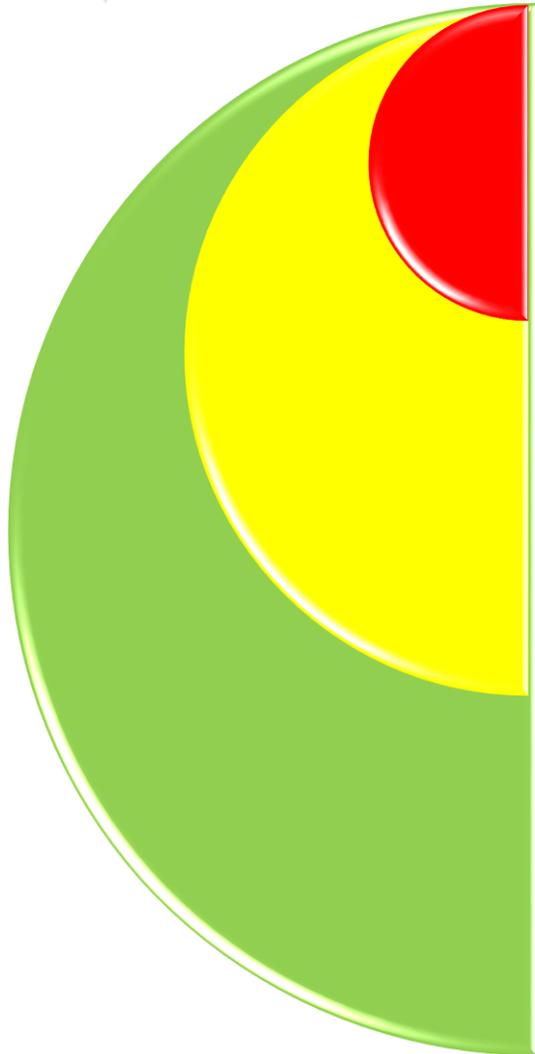
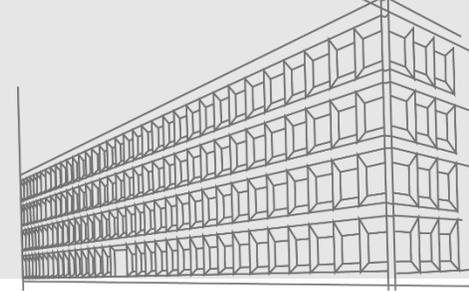
**EVTEA**

**R\$ 40.965.430,68**

**Plano de Negócios**

**R\$ 23.803.642,37**

# Acórdão 290/2018-TCU-P



90 dias – reavaliar os efeitos sobre os esforços de manutenção da BR-101/ES/BA, a partir de estudos de engenharia específicos

120 dias – retificar revisão tarifária da BR-101/ES/BA

180 dias – demais contratos de concessões

# Obrigado!

Luiz Fernando Ururahy de Souza  
([souzalf@tcu.gov.br](mailto:souzalf@tcu.gov.br))  
Secretário de Fiscalização de Infraestrutura  
Rodoviária e de Aviação Civil  
TCU

