

## Balanças

### **Excesso de peso ganha manual**

*Já está à venda, pelo site [www.culturalrodoviario.com](http://www.culturalrodoviario.com) a segunda edição do livro “O excesso de peso rodoviário: manual prático de transporte rodoviário de cargas”, de autoria dos Tenentes do Comando Rodoviário da Brigada Militar gaúcha, **Valdemar de Godoy e Vilson Vitória Machado**.*

*Para maiores informações, leia abaixo o prefácio da obra, escrito, a convite dos autores, pelo coordenador técnico da NTC&Logística, Neuto Gonçalves dos Reis.*

### **PREFÁCIO**

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.

#### **Deficiências da legislação**

Nem sempre a legislação tem a correção, a simplicidade e a clareza capazes de facilitar o trabalho de quem milita na área. Para ficar apenas em um exemplo, veja-se o caso da responsabilidade pela infração de excesso de peso bruto no caso de embarcador único.

Diz o que Código Brasileiro de Trânsito (CTB) que o embarcador é responsável pela infração 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 pelo multa. Pressupõe, neste caso, o legislador que o transportador estava ciente do excesso, mas, mesmo assim, aceitou fazer a viagem.

Do ponto de vista conceitual, a norma tem lógica. No entanto, na prática, a teoria é outra. Em primeiro lugar, a comparação do peso declarado com o aferido requer a adição ao primeiro da tara do veículo, 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. 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 autuam sistematicamente o embarcador, outros, por facilidade, preferem enquadrar o transportador.

O problema maior é no de recurso contra a penalidade. 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.

Não teria sido muito mais simples responsabilizar sempre o transportador pelos excessos nos eixos e o embarcador, sempre que único, pelos excessos no peso bruto?

### **Mudanças**

Nem sempre os envolvidos no assunto conseguem acompanhar as constantes mudanças na legislação. Bons exemplos de tais mudanças são as Resoluções CONTRAN 210/06, 211/06 e 258/07, das quais participei como representante da NTC&Logística na Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN.

As duas primeiras trouxeram alterações profundas nos limites de pesos e dimensões.

Exemplos:

- Elevaram de 45 t para 57 t o limite de peso bruto dos veículos homologados para circular livremente e dispensou de Autorização Especial de Trânsito (AET) o bitrem de 57 t, sete eixos e 19,80 m;
- Homologaram para livre circulação as “Vanderléias” (carretas com eixos distanciados) para peso bruto até 53 t; e os “Romeu- e -Julietta” (caminhões tracionando reboques) de até 57 t;
- Fixaram em 25 m o comprimento mínimo das Combinações de Veículos de Carga (CVC) com peso bruto superior a 57 t;
- Homologaram os bitrens de 9 eixos e 74 t, tidos como mais seguros do que os rodotrens;
- Passou-se a permitir circulação mediante AET de combinações com comprimento superior a 19,80 e peso bruto inferior a 57 t;
- Vincularam-se os limites de peso bruto ao comprimento da CVC.

Por sua vez, a Resolução 258/07 tornou mais rigorosas as normas de controle de peso por eixo. Exemplos:

- Fixou em 5% a tolerância tanto no peso bruto quanto no peso por eixo;

- Manteve a tolerância de 7,5% nos eixos por um período de transição;
- Extinguiu o uso da tolerância na verificação por meio de documento fiscal, tal como prevê o CTB;
- “Desengessou” a verificação por meio de documento fiscal, que, na impossibilidade da balança, pode ser feita a qualquer tempo e em qualquer local;
- Reafirmou que a tolerância não pode ser incorporada aos limites legais;
- Regulamentou a multa por exceder a Capacidade Máxima de Tração;

### **Controle necessário**

Apesar das dificuldades, não se pode ignorar que o controle de peso é fundamental para manter as rodovias em bom estado. Transportador e embarcador aceitam bem esta afirmação, quando se trata do peso bruto. No entanto, resistem bastante ao controle do peso por eixo, ou do “entre eixos”, como dizem os carreteiros.

A verdade é que cada 1% de excesso de peso num eixo isolado provoca aumento de 4,32% no desgaste do pavimento. Isso significa que uma rodovia projetada e construída para durar dez anos tem sua vida útil reduzida para 8,1 anos com sobrecarga de 5%, 7,3 anos com sobrecarga de 7,5%, e 4,5 anos com sobrecarga de 20%.

Já o controle do peso bruto total é essencial para preservar as pontes e viadutos. Veículos muito curtos e muito pesados, como os antigos rodotrens de 74 t e 19,80 m concentram cargas, o que pode prejudicar as obras de arte.

É por isso que países como EUA e Canadá têm as suas *bridge fórmulas* ou fórmulas da ponte, estabelecendo pesos brutos crescentes com a distância entre os eixos ou grupos de eixos do veículo e número de eixos ou grupos de eixos.

No Brasil, a legislação ainda não chegou a tal sofisticação, mas já introduziu algumas relações entre peso e comprimento. A Resolução CONTRAN nº 210/06, por exemplo, só permite peso bruto superior a 45 t para caminhões tratores mais semi-reboques se a combinação tiver no mínimo 16 m. No caso dos caminhões mais reboques e bitrens, este comprimento mínimo é de 17,50 m.

Foi a constatação de que o excesso de peso nas rodovias federais provocava prejuízo de R\$ 1,5 bilhão por ano que levou o Tribunal de Contas da União, em 2007, a solicitar ao CONTRAN urgência na regulamentação do assunto.

Foi por isso também que o Ministério dos Transportes elaborou e está executando o Plano Nacional Estratégico de Pesagem, que teve sua primeira etapa (78 postos de pesagem), licitada no ano passado. A segunda etapa será licitada no segundo semestre e prevê a instalação e operação de mais 157 postos com investimento de R\$ 1 bilhão nos próximos cinco anos.

## **Balanças *versus* frete**

Longe de ser um problema exclusivo do governo ou das concessionárias, a deterioração prematura do pavimento afeta também o bolso do transportador. O custo operacional de um veículo aumenta de maneira progressiva e significativa com o estado de conservação das rodovias. Este aumento supera 42% quando se passa de rodovia em ótimo estado para uma via em situação apenas regular, chegando a dobrar se a condição da estrada for péssima. Portanto, o transportador deve ser o maior interessado em preservar a boa condição de rolamento das rodovias. Não pode destruir na ida a pista que terá de usar na volta.

A sobrecarga tem impactos negativos sobre a segurança do tráfego (tempos/distâncias de frenagem, aquecimento de freios, velocidades em aclives e estabilidade do veículo).

O sobrepeso representa, também, uma das formas mais indesejáveis do excesso de oferta. Com a fiscalização mais eficaz, serão necessários mais caminhões para transportar a mesma carga. Isto é muito importante para segurar e até recompor os fretes, especialmente num momento em que a demanda de alguns segmentos do transporte ainda não se recuperou da crise.

## **Dificuldades**

Defender a necessidade do controle de peso não significa fechar os olhos para as dificuldades que os embarcadores e transportadores, especialmente, os de granéis sólidos e líquidos, vêm encontrando na prática para cumprir a atual norma de aferição de peso.

A correta distribuição de cargas sobre um caminhão ou combinação de veículo de carga não é tarefa trivial. Fala-se muito dos sensores de carga por eixo, que poderiam revolucionar a legislação, os métodos de controle e a fiscalização de peso. No entanto, eles ainda não saíram da fase experimental.

Embora isto seja o ideal, é muito raro o transportador ou o embarcador possuir balança capaz de aferir os pesos por eixo antes de cada viagem. Quando muito, possuem um “balanção”, que verifica apenas o peso bruto.

O problema agrava-se quando se coletam cargas em diversos embarcadores. Há também produtos que não podem ser pesados na origem, como as toras retiradas diretamente da floresta.

Outros são difíceis de remanejar, com é o caso de bobinas, *big-bags* e contêineres.

Tudo isso acaba agravado pelas más condições das rodovias.

No caso particular dos granéis sólidos, ocorrem acomodação e deslocamento da carga durante a viagem, alterando a distribuição por eixo.

Isto, para não falar na existência de uma certa cultura da sobrecarga. Muitos transportadores e autônomos ainda acreditam que podem lucrar com o sobrepeso e que a incorporação da tolerância aos limites legais é um direito adquirido.

Um bom exemplo são os tanques, que acabaram adicionando, inadvertidamente, a tolerância de 5% à sua capacidade volumétrica.

Embora a proibição de incorporar a tolerância já estivesse sacramentada na Decisão no 06/94 do Contran, de 15 anos atrás, a verdade é que fabricantes e transportadores se sentiram desobrigados de cumprir tal determinação. Isso porque a Resolução 114/00, embora contrariando o Código de Trânsito, estendeu a tolerância de 5% à verificação por meio de nota fiscal.

O resultado é que existem hoje dezenas de milhares de tanques com excesso de capacidade. Além de ser inviável reduzir o volume destes tanques, o seu carregamento em nível mais baixo pode levar ao tombamento do veículo nas curvas.

Para complicar um pouco mais, o INMETRO declarou as balanças dinâmica não apropriadas para pesar carga líquida. Isso levou os órgãos de trânsito a concentrar a verificação na nota fiscal.

Outra conseqüência das normas antigas é que os transportadores se desacostumaram de fazer a correta distribuição das cargas. Existem hoje até implementos rodoviários projetados sem levar em conta este requisito essencial. Neste caso, o veículo, mesmo respeitando o limite de peso bruto, acaba acusando excesso em algum dos eixos, especialmente no de tração.

### **Uma vela na escuridão**

Diante deste cipoal de dúvidas e dificuldades, o meritório livro **“O Excesso de Peso Rodoviário - Manual Prático do Transporte Rodoviário de Cargas”**, de autoria de dois Tenentes do Comando Rodoviário da Brigada Militar gaúcha, Valdemar de Godoy e Vilson Vitória Machado, acende uma vela na escuridão.

Vivência e conhecimentos práticos e teóricos sobre o assunto é o que não falta aos autores. Além de terem exercido destacadas funções na linha de frente da fiscalização, inclusive como instrutores, têm excelente formação acadêmica. Atualmente, são professores de Trânsito do DETRAN/RS junto a várias universidades.

Longe de ser uma obra apressada, este livro vem sendo escrito, reescrito, aprimorado e atualizado há, pelo menos, 16 anos. Guardo ainda com carinho na minha biblioteca, com dedicatória do Godoy e como valiosa fonte de consulta, um exemplar de 1993, com 80 páginas, ainda sob o império do antigo Regulamento do Código Nacional de Trânsito (Decreto 61.127/68).

Lá, os autores não se furtaram a tomar partido sobre duas calorosas discussões da época provocadas pelo laconismo da Lei 7.408/85, que instituíra a tolerância de 5%: a) deve-se multar a tolerância?; e b) a tolerância pode ser incorporada aos limites peso?

Godoy e Machado recomendavam multar todo o peso excedente e combatiam a incorporação da tolerância. (Mais tarde, o CONTRAN viria a pacificar o assunto com o entendimento que prevalece até hoje: não se pode multar a tolerância, mas também não se pode incorpora-la aos limites de peso.)

Escrita e apresentada de forma didática e bem ilustrada, a nova edição, melhorada, atualizada e ampliada, é composta por quinze capítulos, que abarcam todos os assuntos relativos a pesos e dimensões.

Objetivos das limitações de pesos, configurações de eixos, tcaógrafo, modificações de características, penalidades e medidas administrativas, tolerância, dimensões, transporte de granéis, pneus extralargos, tabelas de capacidade por marca e modelo, como carregar o veículo, tentativas de burlar a fiscalização, índice de infrações de trânsito e recursos à JARI - tudo isso faz parte da obra. Há também um capítulo específico sobre o Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC).

Na dedicatória do exemplar que recebi em 1993, quando eu ainda era editor da revista “Transporte Moderno”, Godoy registrou que o livro era uma “uma contribuição técnica a todos os que lidam com o transporte de carga”.

Nesta nova edição, mais do que nunca, esta afirmação continua sendo verdadeira!

## **NEUTO GONÇALVES DOS REIS**

*Coordenador Técnico da NTC&Logística*

*Membro da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN*

*Coordenador das JARI do DER SP*

*Professor da FAAP SP*