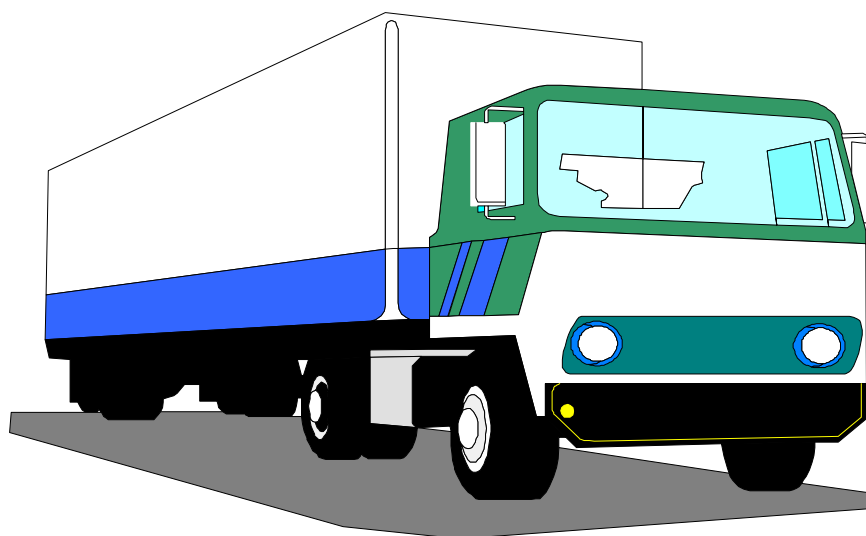




**DIRETORIA DE INFRA-ESTRUTURA
RODOVIÁRIA
COORDENAÇÃO GERAL DE OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS**



**GUIA PRÁTICO
(INSTRUÇÕES OPERACIONAIS)**

MAIO / 2010



01. INTRODUÇÃO

Este Guia Prático tem como finalidade orientar e padronizar os procedimentos operacionais relativos às atividades de fiscalização do excesso de peso dos veículos de carga e passageiros em rodovias federais, conforme disciplina o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

O entendimento das normas e procedimentos relacionados à operação de pesagem dos veículos de carga pelos encarregados direta ou indiretamente em excuta-la, é de fundamental importância para o sucesso dessa operação, sendo para tanto primordial o bom relacionamento entre a Empresa contratada para operação dos Postos de Pesagem e o DNIT.

02. OBJETIVOS

- Orientar a operação de pesagem de veículos, de modo a torná-la de conformidade com a legislação vigente;
- Estabelecer critérios e padronização de procedimentos para as atividades inerentes à pesagem de veículos.

03. FINALIDADE

Com o intuito de maximizar o desempenho da operação de pesagem de veículos de carga, a equipe de pesagem da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias vem trabalhando na elaboração de instruções e manuais, que padronize os procedimentos adotados em todos os postos de pesagem de veículos (PPV's).

Conscientes do valor destas informações, mas, sabendo que é impossível sanar todas as dúvidas decorrentes da operação de pesagem, visto a dinâmica e a complexidade da mesma, o DNIT coloca-se sempre pronto a esclarecer quaisquer outras dúvidas que porventura surgirem. Os objetivos deste trabalho são:

- ✓ Oferecer subsídios que permitam garantir que a operação de pesagem de veículos aconteça estritamente de acordo com a legislação vigente.
- ✓ Estabelecer critérios que possibilitem padronizar procedimentos, tarefas e atividades presentes na operação de pesagem de veículos, de acordo com a nova legislação.
- ✓ Oferecer técnicas que valorizem o trabalho, para que a operação de pesagem de veículos possa ser executada de forma correta, organizada e eficaz.
- ✓ Resguardar os colaboradores que direta ou indiretamente estão ligados à operação de pesagem de veículos com informações que garantam a eficiente execução dos trabalhos.
- ✓ Esclarecer as modificações promovidas na legislação que se refere à pesagem de veículos.
- ✓ Demonstrar os critérios seguidos pelo Sistema de Gerenciamento de Pesagem de Veículos - SGPV visando uma operação racional e eficaz deste programa.
- ✓ Buscar a harmonia entre o sistema computacional SGPV e os colaboradores responsáveis pela operação do mesmo, para que estes possam maximizar o desempenho da operação de pesagem de veículos.



04. SUPORTE

O DNIT se coloca a disposição para eventuais dúvidas, questionamentos, reclamações e sugestões nos seguintes canais:

Telefones:

Suporte SGPV: 0xx61 3315-4484 (problemas com o Sistema SGPV)

Suporte Gerenciamento: 0xx61 3315-4693 (dúvidas de procedimentos operacionais)

e-mails:

suporte.sgpv@dnit.gov.br

pesagem@dnit.gov.br

Para a operacionalização do Posto de pesagem é necessário:

- 1- A Balança esteja devidamente instalada e o equipamento aferido pelo INMETRO;
- 2- Que seja feita a instalação dos Sistemas RDO (Registro Diário de Ocorrências) e SGPV (Sistema de Gerenciamento de Pesagem de Veículos), disponível para download no site do DNIT <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/pesagem> opção SGPV. Após a instalação, o SGPV e o RDO solicitam uma senha de primeiro acesso. Para obter esta informação a equipe de operação do PPV deve entrar em contato com a equipe de pesagem da “Coordenação Geral de Operações Rodoviárias / DNIT Sede” através dos canais informados no item anterior.
- 3- Informações referentes à instalação e utilização dos sistemas SGPV e RDO estão contidas nos Manuais de Instalação e Manuais de Utilização dos Programas também disponíveis para download no site do DNIT.

05. AFERIÇÃO

Para o Posto de Pesagem iniciar operação em caráter definitivo é importante que o equipamento “Balança Lenta” esteja aferido pelo INMETRO e que a equipe de supervisão dos postos de pesagem do DNIT/CGPERT tenha recebido o laudo de aferição com as informações necessárias para atualização do Sistema de Processamento dos Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso.

06. OPERAÇÃO EDUCATIVA

Ocorrendo operação do Posto de Pesagem em caráter educativo, que não deverá exceder a 30 (trinta) dias, o Operador deve lançar as informações normalmente no SGPV para a emissão do Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso, porém as duas vias emitidas deverão ser encaminhadas ao DNIT/CGPERT, e ao condutor do veículo apenas deverá ser comunicado os excessos transportados e instruções dos limites de PBT/PBTC (Peso Bruto Total / Peso Bruto Total Combinado), peso por eixo e CMT (Capacidade Máxima de Tração) para o seu veículo.

O Sistema RDO deve ser utilizado mesmo nos períodos de operação em caráter educativo e de eventuais paralisações, onde serão relatados os motivos de tais operações e outras ocorrências que se fizerem necessário.



07. ATUALIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS

Esta versão do Guia Prático apresenta às alterações produzidas pela edição – pelo CONTRAN – da Resolução nº 258, de 30/11/2007, publicada no Diário Oficial da União em 06/12/2007, data a partir da qual passou a ter vigência.

Fundamentalmente, esta Resolução nº 258/07 veio revogar as Resoluções do CONTRAN n^{os} 102/99, 104/99 e 114/00, que tratavam sobre a tolerância máxima de peso bruto total e peso bruto por eixos em veículos.

Abaixo relacionamos as principais alterações impostas pela Resolução 258/2008:

- Multa por eixo que havia sido suspensa pela Resolução nº 104/99;
- Redução, a partir de 01 de janeiro de 2010, da tolerância por eixo de 7,5% (sete e meio por cento) para 5% (cinco por cento);
- Multa para veículos que trafegarem com carga acima da CMT – Capacidade Máxima de Tração estabelecida pelo fabricante;
- Extinção da tolerância de 5% (cinco por cento) na fiscalização através de Nota Fiscal, prevista anteriormente pela revogada Resolução nº 104/99, que só permitia a verificação por meio de Nota Fiscal nas rodovias onde não existissem balanças. Agora, na impossibilidade de se usar balanças, a aferição pode ser feita em qualquer tempo ou local por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado;
- Define o embarcador como o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar, caso a aferição de peso for por nota fiscal, conhecimento ou manifesto;
- Esclarece que a tolerância é do equipamento eletrônico (balança), não podendo ser incorporada no peso da carga. Quem se utilizar da tolerância do peso na carga, estará de forma ilegal aumentando seus limites, reduzindo conseqüentemente a tolerância destinada aos erros do equipamento eletrônico (balança), e aumentando consideravelmente o risco de ser multado;
- Estabelece os critérios de medição de comprimento dos veículos, que deverá ser feito por equipamentos e instrumentos aprovados pelo INMETRO;
- Cabe à autoridade com circunscrição sobre a via disciplinar sobre a localização, instalação e operação dos instrumentos e equipamentos de aferição de peso dos veículos, sendo assegurado o acesso à documentação comprobatória de atendimento à legislação metrológica;
- **Torna obrigatória a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito no local da aferição do peso dos veículos;**



- Estabelece independentemente da natureza da carga, limites por eixo que possibilitam o prosseguimento da viagem do veículo, sem remanejamento ou transbordo, após a autuação por excesso de peso.

08. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

O regime de funcionamento das balanças fixas será de 24 (vinte e quatro) horas diárias, ininterruptamente, inclusive sábados, domingos e feriados.

O regime de funcionamento das balanças móveis será de 8 (oito) horas por dia – 44 (quarenta e quatro) horas semanais – inclusive quando do interesse do DNIT ser aos sábados, domingos e feriados, em locais previamente selecionados de acordo com programação estabelecida pela autarquia. Da jornada diária de 8 (oito) horas diárias, serão consideradas 5 (cinco) horas de operação efetiva e 3 (três) horas para deslocamentos, montagem e desmontagem do equipamento).

Todos os veículos deverão ser submetidos à pesagem inclusive aqueles que estiverem vazios. Ficam liberados da pesagem os veículos que por sua composição (altura ou largura), coloquem em risco as instalações do Posto de Pesagem.

Os veículos liberados, conforme previstos no parágrafo anterior deverão ser identificados para fins de registro, como **“Liberação Excepcional”**, no Livro de Ocorrências do Posto de Pesagem e no sistema RDO - Registro Diário de Ocorrências.

Para determinação do excesso de PBT/PBTC (Peso Bruto Total / Peso Bruto Total Combinado), de eixos e de CMT (Capacidade Máxima de Tração) serão considerados os limites estabelecidos pelos fabricantes, conforme disposto no art. 100 do CTB - Código de Trânsito Brasileiro, e os limites legais das classificações (Resolução do CONTRAN nº 210/2007 e Portaria do DENATRAN nº 63/2009, de 31/03/2009, que homologou os veículos e combinações de veículos e passageiros, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT e peso bruto total combinado – PBTC, revogando os anteriormente estabelecidos pelas Portarias do DENATRAN nº 93/2008, nº 60/2008 e 86/2007), sendo que, o limite considerado será o limite legal da classificação desde que não ultrapasse o limite estabelecido pelo fabricante.

09. ETAPAS DA PESAGEM

O processo de pesagem em um posto fixo será efetuado em duas etapas:

1ª Etapa - O veículo ou combinação de veículos será encaminhado à balança seletiva (se houver), através de sinalização adequada onde será selecionado automaticamente através de pesagem realizada a uma velocidade de até 60 km/h. Não sendo detectada a ocorrência de sobrecarga no peso bruto, nos eixos, ou na capacidade máxima de tração, e se não houve manipulação (variação ou excesso de velocidade durante a pesagem), o veículo poderá prosseguir viagem, sendo orientado, através dos dispositivos de sinalização, para a primeira saída do Posto de Pesagem. Em caso contrário, será dirigido para a segunda etapa de pesagem.



2ª Etapa - O veículo ou combinação de veículos que tiver sido direcionado para a pesagem de precisão, terá seu peso aferido a uma velocidade de até 12 km/h. Não sendo verificada a ocorrência de sobrecarga no peso bruto, nos eixos, ou na capacidade máxima de tração, e se não houver manipulação (variação ou excesso de velocidade), o veículo poderá prosseguir viagem, sendo orientado, através dos dispositivos de sinalização, para a segunda saída do PPV. Nesta etapa, se o equipamento acusar excesso de peso ou manipulação, o veículo será encaminhado, através dos dispositivos de sinalização, para o estacionamento do Posto de Pesagem. Nos casos de manipulação, o Operador orientará o condutor do veículo para outra(s) pesagem(ns) de precisão. Constatado o excesso de peso, será lavrado o documento Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso.

Para efeito da constatação do excesso nos eixos será concedida, até 31 de dezembro de 2009, uma tolerância de 7,5% (Resolução nº 258/2007). No peso bruto será admitida uma tolerância de 5% sobre os limites legais de peso, conforme previsto na Lei nº 7.408, de 25/11/85, ratificada pelo parágrafo único do art. 323 do CTB, admitida também quando da aferição do peso transportado por veículos portadores de AET - Autorização Especial de Trânsito.

Para excesso na Capacidade Máxima de Tração será concedida tolerância de 5% (cinco por cento) quando aferido por balança. Não há concessão de tolerância para fiscalização de excesso de peso baseada em peso declarado na Nota Fiscal.

9.1 Excesso nos Eixos

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, acrescido da tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) – tolerância essa que será reduzida para 5% (cinco por cento) a partir de 01 de janeiro de 2010 (Resolução nº 258/2007) – aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância. A carga deverá ser remanejada ou ser efetuado o transbordo, de modo que os excessos por eixo sejam eliminados. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de sanar a irregularidade, sem prejuízo da multa aplicada.

Observadas as condições de segurança, será dispensado o remanejamento ou transbordo, e o veículo poderá prosseguir viagem, nos casos de:

- a) de produtos perigosos
- b) de produtos perecíveis
- c) cargas vivas
- d) passageiros
- e) independentemente da natureza da carga, desde que os pesos aferidos sejam simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) para cada tipo de eixo, ou seja:
 - I – 300 kg no eixo direcional simples
 - II – 500 kg no eixo isolado
 - III – 850 kg por conjunto de eixos em tandem duplo
 - IV – 1.275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

Os exemplos abaixo foram desenvolvidos para proporcionar um perfeito entendimento da norma para que esta possa ser aplicada de forma correta:



Exemplo 1: Excesso no eixo direcional simples

De acordo com a Resolução do CONTRAN nº 210/06, esse tipo de eixo tem limite de 6.000kg. A Resolução do CONTRAN nº 328/09 definiu que até 31/12/2009 a tolerância para excesso em eixos permanece em 7,5% (e será de 5% a partir de 01/01/2010); portanto, o limite máximo aferido na balança para este eixo estar dentro da legalidade é de até 6.450 kg (6.000 kg + 450 kg referente à tolerância de 7,5%).

Com a publicação desta Resolução, o procedimento de remanejamento e/ou transbordo, independentemente da natureza da carga, será dispensado se o excesso aferido for inferior a 5% do limite do eixo. Desse modo, como 5% de 6.000 kg (limite do eixo) é igual a 300 kg (como explícito na alínea I do art. 9º da Resolução do CONTRAN nº 258/07), portanto, caso este eixo apresente peso aferido de até 6.750 kg (6.450 + 300), o mesmo será dispensado de remanejamento e/ou transbordo.

Exemplo 2: Excesso no conjunto de eixos em tandem triplo. (grupo de eixos possui limite legal de 25.500kg)

Cada tipo de eixo/grupo de eixos segue a mesma lógica do exemplo anterior. Para adotarmos uma seqüência lógica de procedimentos que facilitem a identificação de obrigatoriedade ou não de remanejamento e transbordo façamos o seguinte procedimento passo a passo:

1º Identificar o limite legal do eixo/grupo de eixos:

✓ 25.500 kg

2º Estabelecer o limite + tolerância legal:

✓ 27.412,5 kg = (25.500 kg + 7,5%)

3º Calcular 5% sobre o limite legal do eixo/grupo de eixos:

✓ 1.275 kg = (25.500 + 5%)

4º Somar os valores obtidos para limite e tolerância

✓ 28.687,5 kg = (27.412,5 kg + 1.275 kg)

Portanto, para este grupo de eixos fica dispensado o remanejamento caso o peso aferido seja de até 28.687,5 kg. A partir deste, valor o remanejamento é obrigatório, devendo ser observado o item 9.1 deste Guia Prático.

9.2 Excesso no PBT/PBTC

Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% (cinco por cento), aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de efetuado o transbordo e/ou remanejamento da carga excedente, devendo ser observado o item 9.1 deste Guia Prático.



9.3 Procedimentos para Remanejamento e/ou Transbordo da Carga Excedente

Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga, conforme disposto no item 9.1 deste Guia Prático, o veículo deverá ser recolhido ou retido, sendo liberado somente depois de sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada, quando for o caso.

Segue quadro resumo dos procedimentos para transbordo para tipos específicos de carga:

CASOS	PROCEDIMENTOS DE TRANSBORDO
A) CARGA LÍQUIDA NÃO PERIGOSA E NÃO PERECÍVEL	1) Autuar (Resolução do CONTRAN nº 258/07 e/ou ATA nº 3.733 da 18ª reunião ordinária/96 – CONTRAN) - Observar o disposto no item 19 deste Guia Prático 2) Verificar se o excedente da carga está enquadrado nos limites descritos no item 9.1 deste Guia Prático; 3) O veículo será retido até o proprietário providenciar o remanejamento ou o transbordo; 4) Caso não haja condições de retenção do veículo, proceder conforme o §2º do art. 270 do CTB
B) CONTAINERS OU CARGAS DE GRANDE PORTE INDIVISÍVEIS*	1) Autuar (Resolução do CONTRAN nº 258/07); 2) Verificar se o excedente da carga está enquadrado nos limites descritos no item 9.1 deste Guia Prático; 3) O veículo será retido até o proprietário providenciar o remanejamento ou o transbordo; 4) O veículo será liberado quando o proprietário providenciar o remanejamento ou o transbordo da carga excedente (CTB art. 275, art. 269, inciso I e art. 270, §1º).
C) CARGAS DE NATUREZA DIVERSA DAS ANTERIORES	1) Autuar (Resolução do CONTRAN nº 258/07); 2) Verificar se o excedente da carga está enquadrado nos limites descritos no item 9.1 deste Guia Prático; 3) O veículo será retido até o proprietário providenciar o remanejamento ou o transbordo; 4) O veículo será liberado quando o proprietário providenciar o remanejamento ou o transbordo da carga excedente (CTB art. 275, art. 269, inciso I e Art. 270, §1º).

9.4 Excesso de CMT

As infrações por excesso no CMT – Capacidade Máxima de Tração, tratada no inciso X do art. 231 do CTB – Código de Trânsito Brasileiro, serão aplicadas a depender da relação entre o excesso de peso excedente apurado e a CMT, da seguinte forma:

- a) até 600 kg:
infração: média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos)
- b) entre 601 kg e 1.000 kg
infração: grave = R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos)
- c) acima de 1.000 kg:
infração: gravíssima = R\$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta centavos), aplicados a cada 500 kg ou fração de excesso de peso apurado.

Penalidade – Multa

Medida Administrativa – Retenção do veículo para transbordo da carga excedente.



Nos casos, em que as circunstâncias indicarem alguma anormalidade com o veículo, com a carga ou com o condutor, deverá ser acionada a autoridade policial que estiver atuando no trecho, devendo o fato ser registrado no Livro de Ocorrências do Posto e, posteriormente, transcrito para o Sistema RDO (Registro Diário de Ocorrências).

10. DEFINIÇÃO DO LIMITE DE PESO A SER CONSIDERADO – Resolução do CONTRAN nº 210/06 e Portaria do DENATRAN nº 63/2009

O CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) publicou no D.O.U. de 22/11/2006 as Resoluções nºs 210/06 e 211/06, que revogam as Resoluções nºs 12/98, 68/98, 75/98, 162/04, 163/04, 184/05 e 189/05 e consolidam as normas sobre pesos e dimensões de veículos comerciais.

Anteriormente, o limite de peso bruto total era de até 45 toneladas por unidade de veículo, e de até 57 toneladas para CVC's (combinações de veículos de carga) com duas ou mais unidades do tipo cavalo mais semi-reboque com comprimento mínimo de 17,50m.

Ficou estabelecido pela Resolução do CONTRAN nº 210/06 que todo veículo ou combinação cuja configuração apresente Peso Bruto Total maior que 45 t passará a ter o limite legal de PBT/PBTC em função não só da soma dos eixos como também do seu comprimento total. Assim, o limite legal passará a ser a soma de seus limites por eixo ou grupos de eixo desde que esta composição tenha um comprimento mínimo de 16m para combinações do tipo Cavalo mecânico + semi-reboque e de 17,5m para combinações do tipo Caminhão + reboque, ou combinações de veículos de carga (CVC's) com mais de duas unidades incluída a unidade tratora. Por outro lado, as composições que tenham comprimento total inferior aos mínimos acima indicados ficam limitadas ao máximo de 45t de PBT/PBTC (acrescido de tolerância legal de 5% de acordo com a Lei nº 7.408/85 de 25/11/1985), mesmo que sua classificação indique um limite legal superior pela soma dos limites por eixo.

A **Resolução do CONTRAN nº 211/06** fixa os requisitos para o tráfego de CVC's com mais de duas unidades com peso bruto total acima de 57 toneladas e comprimento acima de 19,80 metros; e para aquelas que, mesmo com peso bruto de até 57 toneladas, tenham comprimento superior a 19,80 metros.

A principal mudança promovida pela Resolução nº 211 foi o estabelecimento das composições homologadas para o transporte de carga, especificando seus limites de pesos e dimensões. A resolução previa que este anexo deveria ser estabelecido em 90 dias, por simples Portaria do DENATRAN.

Em 20 de Dezembro de 2006 o DENATRAN publicou a Portaria nº 86/06, cumprindo o que fora determinado pela Resolução do CONTRAN nº 211/06.

Através da Portaria do DENATRAN nº 86/06, revogada pelas Portarias nº 60/2008, de 03/07/2008 e Portaria nº 93/2008, também posteriormente revogada pela **Portaria nº 63/2009 de 31/03/2009**, considerando o disposto no §1º do art. 6º da Resolução do CONTRAN nº 211/2006, o DENATRAN homologou os veículos e as combinações de veículos de transporte de carga conforme anexo a esta Portaria, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT e peso bruto total combinado – PBTC.



O conhecimento dos limites legais estabelecidos pela **Portaria do DENATRAN nº 63/2009** é de fundamental importância para o correto funcionamento do posto de pesagem. O limite legal de peso bruto total para cada classificação é obtido pela soma dos limites estabelecidos para cada grupo de eixos da composição.

10.1 Estabelecendo o limite de peso bruto total para cada veículo

O Código de Trânsito Brasileiro prevê em seu art. 99, que: “Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN”. Além disso, é destacado no art.100 do mesmo Código, que nenhum veículo pode transitar com peso bruto total ou peso bruto total combinado superior ao fixado pelo fabricante.

O limite citado pelo art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro está indicado na **Portaria do DENATRAN nº 63/2009** que cumpre o disposto no §1º do art. 6º da Resolução do CONTRAN nº 211/2006.

Por sua vez, o limite citado pelo art.100 do Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, a capacidade técnica indicada pelos fabricantes para cada veículo está presente no QFV (Quadro de Fabricantes de Veículos), que foi formulado a partir de um banco de dados documentais, e está à disposição dos usuários do Sistema Federal de Viação no site do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT.

Portanto, o limite de peso bruto total válido para efeito de pesagem é o MENOR VALOR entre o limite legal da composição, indicado na **Portaria do DENATRAN nº 63/2009**, e o limite técnico estabelecido pelo fabricante para o modelo, constante no QFV. Ao valor obtido para limite deve ser acrescida a tolerância legal de 5%, de acordo com a Lei nº 7.408/85 de 25/11/1985.

Anteriormente, para um dado modelo de um determinado fabricante, por exemplo, uma composição do tipo cavalo mecânico toco com 2 eixos + um semi-reboque com um eixo (2S1), que pela distribuição de eixos teria um limite legal de 26 t, e que tivesse CMT (Capacidade Máxima de Tração) indicada pelo fabricante de 45 t, adotar-se-ia o limite de PBT/PBTC para fins de cálculo do excesso de peso o valor de 45t (+ tolerância legal de 5% de acordo com a Lei nº 7.408/85 de 25/11/1985).

Com a Resolução nº 258/2007, para este mesmo veículo acima exemplificado, o limite a ser considerado é o de 26 t (limite legal desta classificação, obtido pela soma dos valores por eixos ou grupos de eixos, (6t + 10t + 10t), acrescido de tolerância legal de mais 5% de acordo com a Lei nº 7.408/85 de 25/11/1985).

Outra mudança de grande impacto é a equiparação de limites (57t) estabelecida pela nova legislação entre o bitrem de sete eixos e o caminhão + reboque (Romeu e Julieta) de sete eixos (desde que tenham comprimento total igual ou superior a 17,5m).

A interpretação da lei exposta neste trabalho foi encaminhada formalmente como consulta ao DENATRAN, mediante ofício que citava exemplos práticos que pudessem esclarecer quaisquer dúvidas quanto ao perfeito cumprimento ao disposto na legislação. Foi feita também neste mesmo ofício questionamento quanto à inclusão de veículos de transporte de passageiros na Portaria nº 86/06 daquele Órgão (vigente à época).



Em resposta à consulta efetivada, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, respondeu através do Ofício nº 767/2007/GAB/DENATRAN, de 26 de abril de 2007, que a interpretação dada pelo DNIT estava correta.

Em anexo apresentamos cópia da consulta encaminhada ao DENATRAN.

11. DOCUMENTOS GERADOS

Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso – é o documento emitido e entregue no Posto de Pesagem com o intuito de informar sobre a ocorrência de Excesso de Peso constatada.

Ao entregar o Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso ao condutor do veículo o Operador deve esclarecer que para o caso do infrator desejar abrir processo contra a multa o mesmo deve aguardar o recebimento da “Notificação de Autuação” que será encaminhada pelo Correio através de “AR”.

Notificação de Autuação – é o documento encaminhado via AR, onde o infrator é informado da infração cometida e dado um prazo de até 30 (trinta) dias caso queira recorrer através da defesa prévia.

Notificação de Penalidade – é a multa propriamente dita, emitida no prazo mínimo de trinta dias após a Notificação de Autuação, desde que não haja apresentação de Defesa Prévia, onde é informado o valor da multa em forma de boleto bancário para que seja efetuado o pagamento devido ou apresentação de recurso.

RDO – Registro Diário de Ocorrências – gerado na forma de um relatório diário através do Sistema RDO.

12. PROCEDIMENTOS PARA A AUTUAÇÃO DE VEÍCULOS PORTANDO AET

O transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e dimensões, a circulação de Combinações para Transporte de Veículos – CTV, construídas e destinadas exclusivamente ao transporte de outros veículos, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução do CONTRAN nº 210/06, bem como o trânsito de veículos especiais, só poderão ser realizados nas rodovias federais mediante porte de Autorização Especial de Trânsito – AET.

O transporte de CTV está regulamentado pela Resolução do CONTRAN nº 305/2009.

Quando um veículo que possui a obrigatoriedade de portar este documento por estar transitando com o peso acima do limite legal de 57t deve o mesmo ser encaminhado para o pátio. Também deverá ser observado no caso de bitrem transportando rochas ornamentais, que possui um limite de 53t (cinquenta e três toneladas), conforme Resolução do CONTRAN nº 264/2007.

O condutor, na sala de autuação, apresentará o documento AET respectivo ao operador, que deverá inserir no RDO as seguintes informações:



- número da AET;
- Superintendência emissora;
- número do processo (quando emitido através de AET manual);
- nome do requerente;
- placas dos veículos - trator(es), reboque(s) e/ou semi-reboque(s);
- período de validade
- nome, e registro do responsável pela emissão da AET (quando emitido através de AET manual);

De posse da AET, o operador lançará no SGPV o limite permitido pelo documento onde será feito o cálculo do excesso. Caso o veículo esteja com excesso, o mesmo será autuado e deverá efetuar o transbordo da carga excedente.

Se a AET estiver vencida, ou o condutor não apresentar a mesma, o operador lançará o limite legal da classificação para efeito de autuação, e o veículo será retido pelo Agente da Autoridade de Trânsito até que seja providenciada uma AET junto ao setor competente. O Agente de Trânsito também poderá emitir a multa pela infração da não portabilidade do documento (AET) no Auto Manual.

Dependendo da excepcionalidade da carga, deverá ser seguido um dos procedimentos abaixo.

Veículos e Cargas excedentes em Pesos e Dimensões:

Nos casos de CVCs transportando cargas excedentes em pesos e dimensões impossíveis de serem avaliados na balança devido suas características, o Agente da Autoridade de Trânsito deverá solicitar do condutor a Nota Fiscal da carga, a AET e a documentação do veículo.

De posse destes documentos, o Agente de Trânsito fará a análise da documentação. Caso seja constatado irregularidades será lavrado o auto de infração por excesso de peso com base no valor declarado na Nota Fiscal e a capacidade de carga do veículo.

Ocorrendo divergências nas dimensões, que deverá ser comprovada por medição por trena devidamente aferida, será lavrado um auto de infração circunstanciado.

Se o condutor não apresentar AET e Nota Fiscal, deverá ser lavrado um auto de infração circunstanciado, além de retenção do veículo e acionamento da Polícia Rodoviária Federal ou Entidades de fiscalização fazendária.

Veículos e Cargas Excepcionais em Peso e Dimensões:

Veículos transportando cargas cujo PBT seja superior ao limite permitido, serão submetidos à pesagem. Caso os valores registrados sejam superiores aos limites estabelecidos pelo CONTRAN (Resolução nº 210/06) e Resolução 11/04 - DNIT, mas estejam dentro dos limites permitidos pela AET (Autorização Especial de Trânsito), o veículo será liberado para seguir viagem e não será emitido o Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso.



Se os valores registrados pela balança estiverem em desacordo com a AET, registrando valores maiores, o veículo deverá ser retido até a regularização da mesma na Superintendência Regional ou Unidade Local ou Administração Central do DNIT, sem prejuízo das demais penalidades a serem aplicadas.

Caso o veículo exceda os limites legais de dimensões (do conjunto veículo + carga), comprovada por medição com equipamento eletrônico homologado pelo Inmetro ou por trena devidamente aferida, será lavrado um auto de infração circunstanciado, e sua liberação ficará condicionada ao preenchimento do RDO.

Transporte de Rochas Ornamentais (Resolução nº 264/2007):

As CVC's utilizados no transporte de rochas ornamentais devem atender os requisitos da Resolução do CONTRAN nº 264, de 14 de dezembro de 2007:

- As combinações de veículos com mais de 53 t de PBTC serão obrigatoriamente do tipo veículo trator 6x2 ou 6x4, utilizando um semi-reboque dianteiro para distribuição do peso (Dolly) e um semi-reboque traseiro destinado ao carregamento de cargas indivisíveis de até 6m.

- As combinações de veículos de carga com mais de 53 t de PBTC utilizadas neste transporte deverão possuir obrigatoriamente os dispositivos de segurança ilustrados no anexo I da Resolução nº 264/2007, e portar uma AET (Autorização Especial de Trânsito);

13. PROCEDIMENTOS PARA AUTUAÇÃO DE VEÍCULOS QUE NÃO CONSTAM DO QUADRO DE FABRICANTES DE VEÍCULOS (QFV)

No caso do veículo infrator não constar do Quadro de Fabricantes de Veículos (QFV), o Administrador do Posto ou na sua ausência, o Chefe da Equipe deverá:

- Iniciar os procedimentos de autuação, baseando-se nos limites máximos para a classe do veículo ou combinação de veículos e no limite do fabricante obtido pela plaqueta do veículo, prevalecendo o valor menor entre estes dois.

- Decalcar a plaqueta de identificação do fabricante e, juntamente com informações de Marca-Modelo, Tipo, e Ano de Fabricação constantes do CRLV, encaminhá-la à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias juntamente com o RDO, quando da remessa semanal de documentos, com o objetivo de confirmar a informação e, se for o caso, atualizar o Quadro de Fabricantes de Veículos.

14. PROCEDIMENTOS PARA AUTUAÇÃO DE VEÍCULOS COM LEASING

Para a autuação dos veículos com leasing (pertencentes a sociedades de arrendamento mercantil), deverão ser lançados nos campos relativos ao **Proprietário – Nome, Endereço e CGC/CPF**, os dados do **Arrendatário** e não os da empresa que arrendou o veículo, uma instituição financeira, geralmente um Banco, em função do estabelecido no art. 4º da Resolução do CONTRAN nº 149/03.

15. PROCEDIMENTOS PARA AUTUAÇÃO DE VEÍCULOS TRANSPORTANDO PRODUTOS PERIGOSOS

O veículo de transporte de produtos perigosos trafegando com excesso de peso deve ser autuado e liberado, conforme disposto no item 9.1 deste Guia Prático.

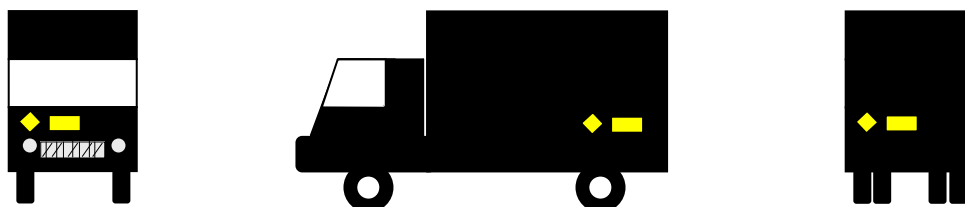
Produto Perigoso é toda substância que, em virtude de suas características físico-químicas, oferece risco para a saúde de pessoas, para o patrimônio e para o meio ambiente.

Após a constatação do peso excedente, o veículo conseqüentemente será desviado para o estacionamento, onde o motorista do mesmo deverá ser orientado para que posicione seu veículo de forma que não venha a colocar em risco a integridade do posto e demais veículos porventura estacionados.

Todo veículo transportando produtos perigosos, traz fixado na frente, nas laterais e atrás, dois símbolos a saber:

- painel de segurança
- ◆ rótulo de risco principal

A existência de um segundo Rótulo de Risco no veículo, sem nenhuma inscrição em seu interior, indica o Risco Subsidiário, que é a conseqüência de um acidente envolvendo a mercadoria transportada.



16. CONDIÇÕES PARA LIBERAÇÃO DE VEÍCULOS COM EXCESSO DE PESO

A condução de veículo com excesso de peso é infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, sujeita à penalidade de multa e a retenção do veículo para regularização.

O transbordo da carga com excesso de peso é condição para que o veículo possa prosseguir viagem, conforme estabelece o art. 275 do referido Código de Trânsito Brasileiro.

Define a Resolução do CONTRAN nº 258/07 que mesmo quando o peso verificado for igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância máxima de 5% (cinco por cento), mas ocorra excesso em algum dos eixos ou conjunto de eixos, será aplicada a multa correspondente, e a carga deverá ser remanejada ou ser efetuado o transbordo, de modo que os excessos por eixo sejam eliminados.

Assim, após aplicação da penalidade aos veículos ou combinação de veículos com excesso de peso identificados nas balanças dos PPV's, sua liberação só poderá ocorrer desde que atendidas as seguintes condições, simultaneamente:



1. O Peso Bruto Total – PBT (ou Peso Bruto Total Combinado – PBTC para Combinação de Veículos de Carga), ou ainda os pesos de qualquer um dos eixos ou conjunto deles, aferidos na balança de precisão dos PPV's, deve ser IGUAL OU INFERIOR AO MENOR VALOR entre:
 - o limite legal estabelecido pela Resolução do CONTRAN nº 210/06, combinada com a **Portaria do DENATRAN nº 63/2009**, e
 - o limite estabelecido pelo fabricante do veículo,

Deverão ser respeitadas as tolerâncias estabelecidas na Resolução do CONTRAN nº 258/07, como sejam:

 - 5% (cinco por cento) para PBT ou PBTC
 - 7,5% (sete e meio por cento) para eixos isolados ou conjunto deles, até 31/12/2009, sendo que após esta data, a tolerância passará a ser de 5% (cinco por cento)
2. O Peso Bruto Total ou Peso Bruto Total Combinado aferido deve ser IGUAL OU INFERIOR à Capacidade Máxima de Tração – CMT estabelecida pelo fabricante do veículo trator.
3. Nos casos de veículos ou combinação de veículos identificados nas balanças dos PPV's com excesso de peso, após serem autuados e cumpridas as medidas administrativas (remanejamento e/ou transbordo da carga excedente), a liberação do veículo estará condicionada ao seguinte:
 - Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga excedente, e o veículo tenha sido recolhido a algum depósito, o veículo somente será liberado após a irregularidade ter sido sanada e pagas todas as despesas de remoção e estada por ventura existente.
4. Observadas as condições de segurança, será dispensado o remanejamento ou transbordo, e o veículo poderá prosseguir viagem, nos casos de:
 - de produtos perigosos
 - de produtos perecíveis
 - cargas vivas
 - passageiros
 - independentemente da natureza da carga, desde que os pesos aferidos sejam simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) para cada tipo de eixo, ou seja:
 - I – 300 kg no eixo direcional simples
 - II – 500 kg no eixo isolado
 - III – 850 kg por conjunto de eixos em tandem duplo
 - IV – 1.275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.



17. CONDIÇÕES PARA O FECHAMENTO DO POSTO DE PESAGEM;

- Quando ocorrer problemas somente na balança seletiva, mesmo que pare de funcionar, o PPV deverá operar normalmente com a balança de precisão. Neste caso, a operadora deverá adotar medidas necessárias para solução do problema, devendo comunicar ao DNIT e relatar o ocorrido no sistema RDO;
- Ocorrendo problema na balança de precisão que impossibilite a operação do PPV, a operadora deverá adotar as medidas necessárias para solução do problema, devendo comunicar ao DNIT e relatar o ocorrido no sistema RDO;
- Ocorrendo problema em equipamento (câmeras de CFTV e sistema de fuga e de dimensões) o PPV deverá operar normalmente, cabendo a operadora adotar as medidas necessárias para solução do problema, devendo comunicar ao DNIT e relatar o ocorrido no sistema RDO;
- O PPV poderá operar momentaneamente gerando somente dados estatísticos (MODO ESTATÍSTICO), quando ocorrer congestionamento de veículos ou estacionamento lotado. A operação normal deverá continuar imediatamente quando houver liberação parcial dos veículos, devendo relatar o ocorrido no sistema RDO;
- A operadora é responsável pela aferição da balança de precisão, cabendo a ela a manutenção dos laudos de aferição em dia, de forma a evitar a paralisação da operação do PPV;

Em caso do **FECHAMENTO DO PPV**, o fato deverá ser comunicado pelo Agente de Trânsito (e em sua ausência pela Operadora) à **Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias** da Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária, DNIT em Brasília/DF, registrando no sistema **REGISTRO DIÁRIO DE OCORRÊNCIAS – RDO** o fato motivador do fechamento e a indicação do período de paralisação das atividades.

Em momento algum, o posto de pesagem poderá ser fechado por falta do agente de trânsito. Nesse caso, a operadora deverá relatar a situação no sistema RDO para que o DNIT tome as providências cabíveis, gerando os Avisos de Ocorrência de Excesso de Peso - A.O.E.P no SGPV; que devem ser encaminhados à Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias.

Para tanto será necessário a criação da senha CGPERT/DNIT, que deverá ser utilizada para a emissão dos A.O.E.P, na ausência do Agente de Trânsito, evitando a paralisação das pesagens. Essa senha será criada pelo Administrador do Sistema SGPV em Usuários/Agente.

Os A.O.E.P emitidos sem a presença do Agente de Trânsito serão validados pela Autoridade de Trânsito – Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias / DNIT.



18. RESPONSABILIDADES DOS AGENTES DE TRÂNSITO E DA EQUIPE DE OPERAÇÃO DO PPV

18.1 Compete aos Agentes de Trânsito do DNIT

O acompanhamento das atividades de operação nos postos de pesagem.

As Medidas Administrativas indicadas no art. 269 do CTB, entre elas, a retenção de veículos para realização de remanejamento e/ou transbordo da carga excedente que deverá tomar todas as providências necessárias à sua execução.

Nos casos de fuga e evasão de veículos, nos postos de pesagem operados com equipamento portátil, o Agente de Trânsito do DNIT, havendo condições, deverá identificar a placa do veículo e outros dados necessários para elaboração de auto de infração manual no momento ou posteriormente. Se houver condições, comunicar ao Posto da Polícia Rodoviária Federal mais próximo, para que o referido veículo infrator seja interceptado e conduzido ao posto de pesagem, sem prejuízo da aplicação da correspondente multa.

18.2 Compete a Operadora do PPV

A operação do posto de pesagem.

Na ausência do Agente de Trânsito do DNIT, cabe a operadora:

- Encaminhar a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias os A.O.E.P. gerados pelo sistema SGPV e as imagens dos veículos;
- Liberar o sistema quando o pátio estiver lotado;

19. FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULO COM CARGA LÍQUIDA A GRANEL

Quando no Laudo de Aferição constar ou não constar a observação “**instrumento não apropriado para pesagem de carga líquida a granel**”, não haverá autuação para esse tipo de veículo, conforme Ofício n.º 449/Dimel – INMETRO. Nesse caso se for constatado excesso em eixo ou PBT/PBTC, o mesmo deverá ser encaminhado ao pátio do posto de pesagem para identificação do veículo no sistema RDO devendo constar a sua placa, UF e tipo da carga transportada. Após esse registro o veículo deverá ser liberado.

20. INSTRUÇÕES PARA REMESSA DOS DOCUMENTOS E DADOS GERADOS PELOS POSTOS DE PESAGEM

É de suma importância o encaminhamento imediato das remessas de Avisos e imagens dos veículos geradas nos Postos de Pesagem, uma vez que o órgão possui um prazo de trinta dias para a emissão da Notificação de Autuação, pois faz-se necessário uma consulta aos DETRAN para obtenção de dados do infrator, quando for o caso.



Remessas diárias:

Deve ser gerado o arquivo de dados e imagens do Sistema SGPV **duas vezes ao dia** devido ao grande volume de registros coletados e enviado ao DNIT - Sede, através do contato informado no item “04 - Suporte” deste Guia Prático.

Remessas semanais:

Deve se efetuado o backup do Sistema RDO semanalmente e enviado ao DNIT- Sede através do contato do item “04 - Suporte” deste Guia Prático.

O RDO é lançado diariamente sendo impresso em 04 (quatro) vias: 1ª via – DNIT que deve ser assinado pelo responsável pela operação do Posto de Pesagem, 2ª via do Engenheiro Fiscal, 3ª via da Operadora e a 4ª via do Posto de Pesagem, porém o arquivo magnético a ser encaminhado ao DNIT- Sede poderá ser gerado semanalmente.

Deverá ser encaminhado ao DNIT – Sede por ofício, semanalmente, através do correio ou malote, os seguintes documentos:

- O RDO físico com seu respectivo período;
- Os AOEP válidos e cancelados, contendo as informações: total de AOEP válidos e cancelados com seu respectivo período.

Endereços de correspondência:

1ª via juntamente com os documentos:

Coordenação Geral de Operações Rodoviárias / DNIT

SAN - Quadra 3 - Lote A - Edifício Núcleo dos Transportes, 3º andar - sala 3270

Brasília - DF

CEP : 70040 – 902

2ª via:

Unidade Local da Superintendência Regional / DNIT, ao qual o Posto de Pesagem esta subordinado.

Todos os documentos deverão ser encaminhados em uma única via.

Eventos ou situações que impossibilitem o cumprimento integral destas instruções deverão constar no “Registro Diário de Ocorrências - RDO.”



ANEXO I

RESOLUÇÃO DO CONTRAN 210/2006
RESOLUÇÃO DO CONTRAN 258/2007
PORTARIA DO DENATRAN 63/2009
OFÍCIO N.º 449/DIMEL - INMETRO



MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
RESOLUÇÃO Nº 210 DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006

Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Considerando o que consta do Processo nº 80001.003544/2006-56;

Considerando o disposto no art. 99, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre peso e dimensões; e

Considerando a necessidade de estabelecer os limites de pesos e dimensões para a circulação de veículos, resolve:

Art. 1º As dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são as seguintes:

I – largura máxima: 2,60m;

II – altura máxima: 4,40m;

III – comprimento total:

a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 metros;

b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 metros;

c) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 18,60 metros;

d) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque: máximo de 18,60 metros;

e) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80;

f) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 metros.

§ 1º Os limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas são os seguintes:

I – nos veículos não-articulados de transporte de carga, até 60 % (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

II – nos veículos não-articulados de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro: até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

b) com motor central: até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;

c) com motor dianteiro: até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos.

§ 2º À distância entre eixos, prevista no parágrafo anterior, será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos do veículo.

§ 3º O balanço dianteiro dos semi-reboques deve obedecer a NBR NM ISO 1726.

§ 4º Não é permitido o registro e licenciamento de veículos, cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 2º Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são os seguintes:

§1º – peso bruto total ou peso bruto total combinado, respeitando os limites da capacidade máxima de tração - CMT da unidade tratora determinada pelo fabricante:

a) peso bruto total para veículo não articulado: 29 t

b) veículos com reboque ou semi-reboque, exceto caminhões: 39,5 t;

c) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;

d) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 48,5 t;

e) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos distanciados, e comprimento total igual ou superior a 16 m: 53 t;

f) peso bruto total combinado para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

g) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,50 m: 57 t;

h) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

i) para a combinação de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

1 – máximo de 7 (sete) eixos;

2 – comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;

3 – unidade tratora do tipo caminhão trator;

4 – estar equipadas com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora atendendo ao estabelecido pelo CONTRAN;

5 – o acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411 e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;

6 – o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR NM ISO337.

§2º – peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;

§3º – peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;

§4º – peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;

§5º – peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17 t;

§6º – peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15 t;

§7º – peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando à distância entre os três planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 25,5t;

§8º – peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando à distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

- a) inferior ou igual a 1,20m; 9 t;
- b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5 t.

Art. 3º Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

Art. 4º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§1º Quando, em um conjunto de dois ou mais eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m, cada eixo será considerado como se fosse distanciado.

§2º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17 t e 25,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

Art. 5º Não será permitido registro e o licenciamento de veículos com peso excedente aos limites fixado nesta Resolução.

Art. 6º Os veículos de transporte coletivo com peso por eixo superior ao fixado nesta Resolução e licenciados antes de 13 de novembro de 1996, poderão circular até o término de sua vida útil, desde que respeitado o disposto no art. 100, do Código de Trânsito Brasileiro e observadas as condições do pavimento e das obras de arte.

Art. 7º Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados no art 1º, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante Autorização Específica e segundo os critérios abaixo:

I – para veículos que tenham como dimensões máximas, até 20,00 metros de comprimento; até 2,86 metros de largura, e até 4,40 metros de altura, será concedida Autorização Específica Definitiva, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, devidamente visada pelo proprietário do veículo ou seu representante credenciado, podendo circular durante as vinte e quatro horas do dia, com validade até o seu sucateamento, e que conterà os seguintes dados:

- a) nome e endereço do proprietário do veículo;
- b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- c) desenho do veículo, suas dimensões e excessos.

II – para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I poderá ser concedida Autorização Específica, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento, renovada até o sucateamento do veículo e obedecendo aos seguintes parâmetros:

- a) volume de tráfego;
- b) traçado da via;
- c) projeto do conjunto veicular, indicando dimensão de largura, comprimento e altura, número de eixos, distância entre eles e pesos.

Art. 8º Para os veículos não-articulados registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, com balanço traseiro superior a 3,50 metros e limitado a 4,20 metros, respeitados os 60% da distância entre os eixos, será concedida Autorização Específica fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento e renovada até o sucateamento do veículo.

Parágrafo único §1º A Autorização Específica de que trata este artigo, destinada aos veículos combinados, poderá ser concedida mesmo quando o caminhão trator tiver sido registrado e licenciado após 13 de novembro de 1996.

Art. 9º A partir de 180 dias da data de publicação desta resolução, os semi-reboques das combinações com um ou mais eixos distanciados contemplados na alínea “e” do parágrafo 1º do Art. 2º, somente poderão ser homologados e/ ou registrados se equipados com suspensão pneumática e eixo auto-direcional em pelo menos um dos eixos.

§ 1º - A existência da suspensão pneumática e do eixo auto-direcional deverá constar no campo das observações do Certificado de Registro (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) do semi-reboque.

§ 2º Fica assegurado o direito de circulação até o sucateamento dos semi-reboques, desde que homologados e/ ou registrados até 180 dias da data de publicação desta Resolução, mesmo que não atendam as especificações do caput deste artigo.

Art.10 O disposto nesta Resolução não se aplica aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível, conforme disposto no Art. 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art.11 As Combinações de Veículos de Carga-CVC de 57 t serão dotadas obrigatoriamente de tração dupla do tipo 6X4 (seis por quatro), a partir de 21 de outubro de 2010.

Parágrafo único: Fica assegurado o direito de circulação das Combinações de Veículos de Carga – CVC com mais de duas unidades, sete eixos e Peso Bruto Total Combinado – PBTC de no máximo 57 toneladas, equipadas com unidade tratora de tração simples, dotado de 3º eixo, desde que respeitados os limites regulamentares e registradas e licenciadas até 5 (cinco) anos contados a partir de 21/10/2005.

Art.12 O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

Art. 13 Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 01/01/2007.

Art. 14 Ficam revogadas, a partir de 01/01/2007, as Resoluções CONTRAN 12/98 e 163/04.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Fernando Marques de Freitas
Ministério da Defesa – Suplente

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares
Ministério da Educação – Titular

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde – Titular

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes – Titular

RESOLUÇÃO Nº258. 30 DE NOVEMBRO DE 2007

Regulamenta os artigos 231, X e 323 do Código Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO-CONTRAN, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº. 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de regulamentar o inciso X do artigo 231 e o artigo 323 do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando o disposto nos artigos 99, 100 e o inciso V do artigo 231 do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando os limites de peso e dimensões para veículos estabelecidos pelo CONTRAN, resolve:

Art. 1º. Para efeito desta Resolução e classificação do veículo, o comprimento total é aquele medido do ponto mais avançado da sua extremidade dianteira ao ponto mais avançado da sua extremidade traseira, incluso todos os acessórios para os quais não esteja prevista uma exceção.

I - Na medição do comprimento dos veículos não serão tomados em consideração os seguintes dispositivos:

- a) limpador de pára-brisas e dispositivos de lavagem do pára-brisas;
- b) placas dianteiras e traseiras;
- c) dispositivos e olhais de fixação e amarração da carga, lonas e encerados;
- d) luzes;
- e) espelhos retrovisores ou outros dispositivos similares;
- f) tubos de admissão de ar;
- g) batentes;
- h) degraus e estribos de acesso;
- i) borrachas;
- j) plataformas elevatórias, rampas de acesso, e outros equipamentos semelhantes, em ordem de marcha, desde que não constituam saliência superior a 200 mm;
- k) dispositivos de engate do veículo a motor.

Parágrafo Único - A medição do comprimento dos veículos do tipo guindaste deverá tomar como base, a ponta da lança e o suporte dos contrapesos.

Art. 2º. Os instrumentos ou equipamentos utilizados para a medição de comprimento de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

Art.3º. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT) ou com peso bruto total combinado (PBTC) com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

Art. 4º. A fiscalização de peso dos veículos deve ser feita por equipamento de pesagem (balança rodoviária) ou, na impossibilidade, pela verificação de documento fiscal.

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.

Parágrafo único. No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não deve ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.

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.

§ 1º. A carga deverá ser remanejada ou ser efetuado transbordo, de modo a que os excessos por eixo sejam eliminados.

§ 2º. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de sanar a irregularidade, respeitado o disposto no artigo 9º desta Resolução sem prejuízo da multa aplicada.

Art. 7º. Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% (cinco por cento), aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

Parágrafo único. O veículo somente poderá prosseguir viagem depois de efetuar o transbordo, respeitado o disposto no artigo 9º desta Resolução.

Art. 8º. O veículo só poderá prosseguir viagem após sanadas as irregularidades, observadas as condições de segurança.

§ 1º Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga o veículo deverá ser recolhido ao depósito, sendo liberado somente após sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada.

§ 2º A critério do agente, observadas as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros.

Art. 9º. Independentemente da natureza da sua carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos sejam simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) do limite para cada tipo de eixo, ou seja:

I - 300 kg no eixo direcional;

II - 500 kg no eixo isolado;

III - 850 kg por conjuntos de eixos em tandem duplo, e;

IV - 1275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

Art. 10. 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.

Art. 11. A fiscalização dos limites de peso dos veículos, por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de carga poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitido qualquer tolerância sobre o peso declarado.

Art. 12. Para fins dos parágrafos 4º e 6º do artigo 257 do CTB, considera-se embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar.

Art. 13. Para o cálculo do valor da multa estabelecida no inciso V do art.231 do CTB serão aplicados os valores em Reais, para cada duzentos quilogramas ou fração, conforme Resolução 136/02 do CONTRAN ou outra que vier substituí-la.

Infração - média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, na seguinte forma:

a) até seiscentos quilogramas = R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos);

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas = R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos);

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas = R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos);

d) de um mil e um a três mil quilogramas = R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos);

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas = R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos);

f) acima de cinco mil e um quilogramas = R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos).

Medida Administrativa – Retenção do Veículo e transbordo da carga excedente.

§ 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).

§ 3º. O valor do acréscimo à multa será calculado da seguinte maneira:

a) enquadrar o excesso total na tabela progressiva prevista no caput deste artigo;

b) dividir o excesso total por 200 kg, arredondando-se o valor para o inteiro superior, resultando na quantidade de frações, e;

c) multiplicar o resultado de frações pelo valor previsto para a faixa do excesso na tabela estabelecida no caput deste artigo.

Art. 14. As infrações por exceder a Capacidade Máxima de Tração de que trata o inciso X do artigo 231 do CTB serão aplicadas a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a CMT, da seguinte forma:

- a) até 600kg
infração : média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);
- b) entre 601 kg e 1.000kg
infração : grave = R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos);
- c) acima de 1.000kg
infração : gravíssima = 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos), aplicados a cada 500kg ou fração de excesso de peso apurado.

Penalidade – Multa

Medida Administrativa – Retenção do Veículo para Transbordo da carga.

Art. 15. Cabe à autoridade com circunscrição sobre a via disciplinar sobre a localização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos de aferição de peso de veículos assegurado o acesso à documentação comprobatória de atendimento a legislação metrológica.

Art. 16. É obrigatória à presença da autoridade ou do agente da autoridade no local da aferição de peso dos veículos, na forma prevista do § 4º do artigo 280 do CTB.

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.

Art. 18. Ficam revogadas as Resoluções do Contran nº 102, de 31 de agosto de 1999, nº 104, de 21 de dezembro de 1999, e nº 114, de 5 de maio de 2000.

Art. 19. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares
Ministério da Educação

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Salomão Jose Santana
Ministério da Defesa

Carlos Alberto Ferreira Dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

PORTARIA Nº 63, DE 31 DE MARÇO DE 2009

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o artigo 19, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e;

Considerando o disposto nos §§ 1º e 2º do artigo 6º e no artigo 7º da Resolução nº. 211/2006, do CONTRAN;

Considerando o que consta do Processo n.º 80001.004783/2009-76.

RESOLVE:

Art. 1º Homologar os veículos e as combinações de veículos de transporte de carga e de passageiros, constantes do Anexo desta Portaria, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT e peso bruto total combinado – PBTC.

Parágrafo único. Os Anexos ilustrativos desta Portaria encontram-se no portal eletrônico do DENATRAN (www.denatran.gov.br/portarias.htm).

Art. 2º – Excepcionalmente, será concedida AET para as Combinações de Veículos de Carga - CVC do tipo caminhão mais reboque (Romeu e Julieta), com peso bruto total combinado de até 57 t (cinquenta e sete toneladas) e comprimento superior a 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros) e inferior ou igual a 25 m (vinte e cinco metros), que constam das figuras II32 a II44 do quadro dos anexos ilustrativos, sob o título “Composições que necessitam Autorização Especial de Trânsito” e sob o subtítulo “Caminhão + Reboque”, desde que as suas unidades rebocadas tenham sido registradas até 30 dias após a publicação desta Portaria, respeitadas as restrições impostas pela autoridade com circunscrição sobre a via.

Art. 3º Para a solicitação, análise e concessão da AET de que trata o artigo anterior, aplicam-se, no que couberem, os artigos 2º, 3º, 4º e 5º, da Resolução CONTRAN nº 211/06.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogada a Portaria DENATRAN nº. 93, de 1º de outubro de 2008.

ALFREDO PERES DA SILVA

Diretor

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA										
Caminhão			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
I-1			6 + 6 = 12	12						14,00
I-2			6 + 10 = 16	16						
I-3			6 + 17 = 23	23						
I-4			6 + 13,5 = 19,5	19,5						
I-5			6 + 13,5 = 19,5	19,5						
I-6			12 + 17 = 29	29						
I-7			12 + 13,5 = 25,5	25,5						
I-8			12 + 13,5 = 25,5	25,5						

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA										
Caminhão Trator + Semi-reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
I-9			6 + 10 + 10 = 26		26	26				18,60
I-10			6 + 10 + 17 = 33		33	33				
I-11			6 + 10 + 10 + 10 = 36		36	36				
I-12			6 + 10 + 25,5 = 41,5		41,5	41,5				
I-13			6 + 10 + 10 + 17 = 43		43	43				
I-14			6 + 10 + 10 + 10 + 10 = 46		45	46				
I-15			6 + 17 + 10 = 33		33	33				
I-16			6 + 17 + 10 + 10 = 43		43	43				
I-17			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5		39,5	39,5				
I-18			6 + 17 + 25,5 = 48,5		45	48,5				
I-19			6 + 13,5 + 25,5 = 45		45	45				
I-20			6 + 17 + 10 + 17 = 50		45	50				
I-21			6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5		45	46,5				
I-22			6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 53		45	53				
I-23			6 + 13,5 + 10 + 10 + 10 = 49,5		45	49,5				
I-24			6 + 13,5 + 10 = 29,5		29,5	29,5				
I-25			6 + 13,5 + 17 = 36,5		36,5	36,5				

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA										
Caminhão Trator + Semi-reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
I-26			6 + 17 + 17 = 40		40	40				18,6
I-27			12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5		45	52,5				
I-28			12 + 10 + 25,5 = 47,5		45	47,5				
I-29			12 + 17 + 25,5 = 54,5		45	54,5				
I-30			12 + 13,5 + 25,5 = 51		45	51				
I-31			12 + 17 + 10 = 39		39	39				
I-32			12 + 13,5 + 10 = 35,5		35,5	35,5				
I-33			12 + 17 + 17 = 46		45	46				
I-34			12 + 13,5 + 17 = 42,5		42,5	42,5				
I-35			12 + 17 + 10 + 10 = 49		45	49				
I-36			12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5		45	45,5				

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA											
Caminhão + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
I-37			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$				36	36			19,80
I-38			$6 + 10 + 10 + 17 = 43$				43	43			
I-39			$6 + 10 + 17 + 17 = 50$				45	50			
I-40			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$				43	43			
I-41			$6 + 17 + 10 + 17 = 50$				45	50			
I-42			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$				45	57			
I-43			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$				39,5	39,5			
I-44			$6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5$				45	46,5			
I-45			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$				45	53,5			
I-46			$12 + 17 + 10 + 10 = 49$				45	49			
I-47			$12 + 17 + 10 + 17 = 56$				45	56			
I-48			$12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5$				45	45,5			
I-49			$12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5$				45	52,5			

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA											
Caminhão Trator + Semi-reboque + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
I-50			$6 + 10 + 10 + 10 + 10 = 46$				45	46			19,80
I-51			$6 + 10 + 17 + 10 + 10 = 53$				45	53			
I-52			$6 + 10 + 10 + 10 + 17 = 53$				45	53			
I-53			$6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 53$				45	53			
I-54			$6 + 13,5 + 10 + 10 + 10 = 49,5$				45	49,5			
I-55			$6 + 13,5 + 17 + 10 + 10 = 56,5$				45	56,5			
I-56			$6 + 13,5 + 10 + 10 + 17 = 56,5$				45	56,5			


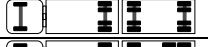














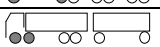

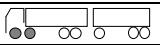
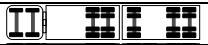
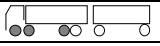

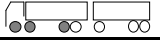

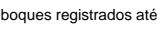
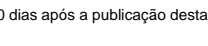
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA											
Caminhão Trator + 2 Semi-reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
I-57			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$				36	36			19,80
I-58			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$				43	43			
I-59			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$				39,5	39,5			
I-60			$6 + 10 + 17 + 10 = 43$				43	43			
I-61			$6 + 17 + 17 + 10 = 50$				45	50			
I-62			$6 + 13,5 + 17 + 10 = 46,5$				45	46,5			
I-63			$6 + 10 + 17 + 17 = 50$				45	50			
I-64			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$				45	57			
I-65			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$				45	53,5			

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET										
Caminhão Trator + Semi-reboque + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
II-1			$6 + 10 + 10 + 10 = 46$						46	30,00
II-2			$6 + 17 + 10 + 10 = 53$						53	
II-3			$6 + 10 + 10 + 17 = 53$						53	
II-4			$6 + 17 + 17 + 10 = 60$						60,0	
II-5			$6 + 17 + 17 + 10 = 67$						67,0	
II-6			$6 + 17 + 17 + 17 = 74$						74,0	
II-7			$12 + 17 + 17 + 10 = 66$						66,0	
II-8			$12 + 17 + 17 + 10 = 73$						73,0	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET										
Caminhão Trator + 2 Semi-reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
II-9			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$						36	30,0
II-10			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$						43	
II-11			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$						39,5	
II-12			$6 + 10 + 17 + 10 = 43$						43	
II-13			$6 + 17 + 17 + 10 = 50$						50	
II-14			$6 + 13,5 + 17 + 10 = 46,5$						46,5	
II-15			$6 + 10 + 17 + 17 = 50$						50	
II-16			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$						57	
II-17			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$						53,5	
II-18			$6 + 17 + 17 + 25,5 = 65,5$						65,5	
II-19			$6 + 17 + 25,5 + 25,5 = 74$						74,0	
II-20			$12 + 17 + 17 + 17 = 63$						63	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET										
Caminhão + 2 Reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
II-21			$6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 63$						63,0	30,00
II-22			$6 + 17 + 10 + 10 + 17 = 70$						70,0	
II-23			$12 + 17 + 10 + 10 + 10 = 69$						69,0	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET										
Caminhão Trator + 3 Semi-reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	
II-24			$6 + 17 + 17 + 10 + 10 = 60$						60,0	30,00
II-25			$6 + 17 + 10 + 17 + 10 = 60$						60,0	
II-26			$6 + 17 + 10 + 10 + 17 = 60$						60,0	
II-27			$6 + 17 + 17 + 17 + 10 = 67$						67,0	
II-28			$6 + 17 + 17 + 10 + 17 = 67$						67,0	
II-29			$6 + 17 + 10 + 17 + 17 = 67$						67,0	
II-30			$6 + 17 + 17 + 17 + 17 = 74$						74,0	
II-31			$6 + 13,5 + 17 + 10 + 10 = 56,5$						56,5	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO - AET												
Caminhão + Reboque ¹			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (metros)								
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior a 19,8	Superior ou igual a 25,0		
II-32			6 + 10 + 10 + 10 = 36							36	25,00	
II-33			6 + 10 + 10 + 17 = 43							43		
II-34			6 + 10 + 17 + 17 = 50							50		
II-35			6 + 17 + 10 + 10 = 43							43		
II-36			6 + 17 + 10 + 17 = 50							50		
II-37			6 + 17 + 17 + 17 = 57							57		
II-38			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5							39,5		
II-39			6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5							46,5		
II-40			6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5							53,5		
II-41			12 + 17 + 10 + 10 = 49							49		
II-42			12 + 17 + 10 + 17 = 56							56		
II-43			12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5							45,5		
II-44			12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5							52,5		

¹ Só para reboques registrados até 30 dias após a publicação desta Portaria.

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS									
Ônibus convencional		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
			Inferior ou igual a 14,0	Inferior ou igual a 15,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Inferior ou igual a 18,6	
III-1		6 + 6 = 12	12						14,0
III-2		6 + 10 = 16	16						
III-3		6 + 17 = 23	23,0						
III-4		6 + 13,5 = 19,5	19,5						
III-5		6 + 13,5 = 19,5	19,5						
III-6		12 + 10 = 22	22,0						
III-7		12 + 17 = 29	29,0						
III-8		12 + 13,5 = 25,5	25,5						
III-9		12 + 13,5 = 25,5	25,5						
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS QUE POSSUEM 3º EIXO DE APOIO DIRECIONAL									
III-10		6 + 17 = 23		23,0					15,0
III-11		6 + 13,5 = 19,5		19,5					
III-12		6 + 13,5 = 19,5		19,5					
III-13		12 + 10 = 22		22,0					
III-14		12 + 17 = 29		29,0					
III-15		12 + 13,5 = 25,5		25,5					
III-16		12 + 13,5 = 25,5		25,5					
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS									
Ônibus articulado		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
			Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Inferior ou igual a 18,6	
III-17		6 + 10 + 10 = 26						26,0	18,6
III-18		6 + 17 + 10 = 33						33,0	
III-19		6 + 13,5 + 10 = 29,5						29,5	
III-20		6 + 13,5 + 10 = 29,5						29,5	
III-21		6 + 6 + 17 = 29						29,0	
III-22		6 + 10 + 13,5 = 29,5						29,5	
III-23		6 + 10 + 13,5 = 29,5						29,5	
III-24		6 + 10 + 10 = 26						36,0	
III-25		6 + 13,5 + 10 = 29,5						39,5	
III-26		6 + 13,5 + 10 = 29,5						39,5	
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS									
Ônibus com reboque		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
			Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Inferior ou igual a 19,80	
III-27		6 + 10 + 10 = 26						36,0	19,8
III-28		6 + 13,5 + 10 = 29,5						39,5	
III-29		6 + 13,5 + 10 = 29,5						39,5	
III-27		6 + 10 + 6 = 32						32,0	
III-28		6 + 13,5 + 6 = 35,5						35,5	
III-29		6 + 13,5 + 6 = 35,5						35,5	



Serviço Público Federal

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL- INMETRO



Ofício n.º 449 /Dimel

INMETRO/SITAD/NÚMERO DO PROTOCOLO
52600.028400 12008

Rio de Janeiro, 29 de maio de 2008.

Agência Nacional de Transportes Terrestres -



50500.042490/2008-14
02/06/2008 04:31

Ao Senhor
Noboru Ofugi – Diretor Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Setor Bancário Norte (SBN) Quadra 2 – Bloco C – 13º andar.
CEP: 70040-020 – Brasília – DF.

Assunto: Pesagem de carga líquida em balança dinâmica

Prezado Senhor,

Incumbiu-me o Sr. Presidente de responder ao Ofício n.º 251/2008/DNO/ANTT, de 09 de maio de 2008, enviado por Vossa Senhoria. Para tanto, vimos prestar os seguintes esclarecimentos.

A metodologia de verificação/ensaio dinâmico de veículos rodoviários estabelece no subitem 2.2 que os veículos empregados nos ensaios devem ser carregados com quantitativos de carga cujo tipo de carregamento deve ser tal que não seja influenciado por fatores externos que provoquem variação de sua massa, e bem como não permita variação no posicionamento da carga sobre o veículo durante as pesagens.

Embora a expressão carga sólida não esteja explicitada no subitem 2.2, cabe esclarecer que a metodologia estabelecida é aplicada seja na aprovação de modelo, seja nas verificações metroológicas, aos ensaios realizados somente com os veículos carregados com esse tipo de carga.

Assim sendo a metodologia empregada na avaliação dos instrumentos de pesagem não contempla o emprego de veículos tanque para transporte de carga líquida e portanto não dispomos no momento de elementos técnicos que justifiquem a liberação desses instrumentos para serem utilizados na pesagem de veículos tanque em movimento transportando esse tipo de carga.

Com relação ao fato de que nos certificados de verificação emitidos pelo Ipem/RJ e Inmetro/RS não conste a menção quanto ao uso não apropriado para a pesagem de carga líquida, a exemplo dos certificados emitidos pelo Ipem/SP, gostaria de informá-lo que isto não implica na autorização de seu uso, visto que, conforme o explicado acima, a metodologia é aplicável aos ensaios realizados nos instrumentos (balanças) somente com carga sólida.



Departamento de Metrologia Legal – Dimel
Divisão de Instrumentos de Medição de Massa – Dimas
Endereço: Avenida Nossa Senhora das Graças, n.º 58 – Xerém – Duque de Caxias/RJ CEP: 25258-020
Telefone: (0xx21) 2679-9138 - Fax: (0xx21) 2679-9164 E-mail: dimas@inmetro.gov.br



Por outro lado, objetivando uniformizar os procedimentos, esclareço que está sendo encaminhado ofício aos órgãos metrológicos (Ipem's), estabelecendo que conste nos certificados de verificação de instrumentos de pesagem dinâmica, a seguinte observação: "Instrumento não apropriado para pesagem de carga líquida a granel".

Aproveitamos o ensejo para agradecer suas considerações e reafirmar a Vossa Senhoria nossos protestos de estima e apreço.

Atenciosamente


LUIZ CARLOS GOMES DOS SANTOS
Diretor de Metrologia Legal do Inmetro

Dimel/Dimas
PM/pm

OFÍCIO ANTT (Pesagem de carga líquida em balança dinâmica)



Departamento de Metrologia Legal - Dimel
Divisão de Instrumentos de Medição de Massa - Dimas
Endereço: Avenida Nelson Soutinho das Graças, nº 50 - Xavier - Duque de Caxias/RJ CEP: 25298-020
Telefone: (ttx21) 2679-9138 - Fax: (ttx21) 2679-9164 E-mail: dimas@inmetro.gov.br