



Superintendência de Fiscalização – SUFIS
Gerência de Fiscalização – GEFIS

MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO EM POSTOS DE PESAGEM VEICULAR

Campo de Aplicação: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Público Alvo: Fiscais de Transporte Terrestre

2^a Edição
Brasília, abril de 2018

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

2^a Edição

Diretor-Geral

Mário Rodrigues Junior

Organização

Superintendência de Fiscalização

José Altair Gomes Benites

Rodrigo Pinto Igreja

Gerência de Fiscalização

João Paulo de Souza

José da Silva Santos

Diretoria Colegiada

Elisabeth Braga

Marcelo Vinaud

Mário Rodrigues Júnior

Sérgio de Assis Lobo

Coordenação

Gabinete do Diretor-Geral

César Augusto Camelo Ferreira

Silvia Maria Milhomem B. Menezes

Coordenação de Excesso de Peso

José da Silva Santos

Geraldo Luiz Anselmo

Elaboração

Aminadabe dos Santos P. Soares

André Luís Ferreira Borde

Cláudio Rodrigo Kohatsu

Fabiano Fontes Lopes

Marcelo Bavier Marcos

Matheus Santos Picinatti

Mauricio Hideo T. Ameomo

Tatiana Furtado Alvim

Edição e distribuição

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

End.: Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla - Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

CNPJ: 04.898.488/0001-77

Sítio: www.antt.gov.br

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO – SUFIS
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO – GEFIS
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla - Polo 8 – Brasília/DF
Telefone (61) 3410.8102 – antt@antt.gov.br

Fiscalização de Trânsito em Postos de Pesagem Veicular

2^a Edição

FICHA CATALOGRÁFICA

Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, Superintendência de Fiscalização – SUFIS.

Manual de Procedimentos e Fiscalização: Fiscalização em Postos de Pesagem Veicular. 2^a ed – Brasília: ANTT, 2017. 99 f.

1. Fiscalização de peso veicular. 2. Transporte Rodoviário. 3. Manuais ANTT. I. Título.

© Copyright 2013 Agência Nacional de Transportes Terrestres
A responsabilidade pelos direitos autorais dos textos e imagens desta obra é dos autores.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	11
1 INTRODUÇÃO	12
2 COMPETÊNCIA DA ANTT.....	13
3 TERMINOLOGIA	15
3.1 Glossário Legal	15
3.2 Glossário Prático	17
3.3 Conceitos Básicos.....	23
4 EMBASAMENTO LEGAL.....	34
5 POSTO DE PESAGEM VEICULAR.....	36
5.1 Equipamentos e dispositivos auxiliares do posto de pesagem	37
5.1.1 Hardware e Software	37
5.1.2 Sistema não metrológico de fiscalização.....	38
5.1.3 Comunicação	40
5.1.4 Sinalização	40
5.1.5 Balança Seletiva	41
5.1.6 Balança de Precisão.....	42
5.1.7 Pátio de estacionamento	42
5.1.8 Posto operacional	43
5.1.9 Posto administrativo	43
5.1.10 Posto de Interceptação de Fugas – PIF	44
6 ATRIBUIÇÕES DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA FISCALIZAÇÃO.....	45
6.1 Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.....	45
6.2 Concessionárias.....	45
6.3 Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF.....	46
6.4 Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO.....	47
7 FISCALIZAÇÃO	48
7.1 Do Peso e Capacidade	48
7.1.1 Pesos e Capacidades Indicados e Autorizados	48
7.1.2 Determinação do Peso Pelo Documento de Embarque	53

7.1.2.1	Tara do Veículo ou CVC.....	54
7.1.3	Determinação do Peso Pelo Equipamento.....	56
7.1.4	Excesso em PBT ou PBTC.....	57
7.1.5	Excesso em Eixo	57
7.1.6	Excesso na CMT	58
7.1.7	Penalidade	58
7.1.8	Cálculo do Valor da Multa	58
7.2	Identificação do Infrator.....	58
7.3	Lavratura do Auto de Infração.....	64
7.4	Aplicação da Medida Administrativa.....	65
7.4.1	Burla à Fiscalização	68
7.4.1.1	Suspensão de Eixos	68
7.4.1.2	Passagem Incorreta pela Balança de Precisão	69
7.4.1.3	Retirada de Pressão dos Pneus	69
7.4.1.4	Retirada Provisória de Carga, Equipamentos ou Passageiros	70
7.5	Casos Particulares	70
7.5.1	Produtos Perecíveis e Cargas Vivas	70
7.5.2	Produtos Perigosos	71
7.5.2.1	Identificação de Veículo Transportando Produto Perigoso.....	72
7.5.2.2	Documento Fiscal.....	72
7.5.2.3	Painel de Segurança e Rótulo de Risco	73
7.5.2.4	Ficha de Emergência e Envelope para Transporte	74
7.5.2.5	Transbordo e Remanejamento.....	74
7.5.2.6	Auto de Infração	75
7.5.3	Passageiros	75
7.5.4	Carga Líquida	77
7.5.5	Cargas Especiais e AET	78
7.5.6	Transporte Internacional de Cargas – TRIC	82
7.5.6.1	Base Normativa	82
7.5.6.2	Fiscalização de Excesso de Peso de Veículos em Viagem Internacional.....	82
7.5.6.2.1	MERCOSUL (transporte realizado entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai)	82
7.5.6.2.2	Demais Países Signatários do ATIT (Chile, Peru e Bolívia)	85
7.5.6.3	Procedimentos de Fiscalização de Excesso de Dimensões de Veículos em Viagem	

Internacional.....	86
7.6 Procedimentos de Fiscalização.....	87
7.6.1 Registro das Operações	87
7.6.2 Suspensão das Operações de Pesagem	87
7.6.3 Fugas	87
7.6.4 Expediente Administrativo	88
7.6.5 Disposições Gerais.....	89
APÊNDICE A	94

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Carreta	18
FIGURA 2 – Basculante.....	18
FIGURA 3 – Boiadeiro	18
FIGURA 4 – Carga Seca	19
FIGURA 5 – Cargas Especiais	19
FIGURA 6 – Cegonha	19
FIGURA 7 – Frigorífico.....	19
FIGURA 8 – Furgão	20
FIGURA 9 – Graneleiro	20
FIGURA 10 – Plataforma.....	20
FIGURA 11 – Porta-contêiner.....	21
FIGURA 12 – Sider	21
FIGURA 13 – Tanque	21
FIGURA 14 – Tritrem	22
FIGURA 15 – Cavalo	22
FIGURA 16 – Dolly	22
FIGURA 17 – Palete	23
FIGURA 18 – Caminhão Toco	24
FIGURA 19 – Caminhão Trucado	24
FIGURA 20 – Cavalo Toco	24
FIGURA 21 – Cavalo Trucado	24
FIGURA 22 – Semirreboque	25
FIGURA 23 – Reboque	25
FIGURA 24 – Formas de Acoplamento	26
FIGURA 25 – Detalhe de Uma Suspensão em Tandem	27

FIGURA 26 – Eixos com Suspensão em Tandem	27
FIGURA 27 – Desenho Esquemático da Suspensão em Tandem	27
FIGURA 28 – Tipos de Suspensão em Tandem	27
FIGURA 29 – Detalhe de Uma Suspensão Não em Tandem	28
FIGURA 30 – Desenho Esquemático da Suspensão Não em Tandem	28
FIGURA 31 – Rodagem Simples	28
FIGURA 32 – Rodagem Dupla	28
FIGURA 33 – Bitrem de Sete Eixos	29
FIGURA 34 – Bitrem de Nove Eixos ou Bitrenzão	29
FIGURA 35 – Bitrem Longo	29
FIGURA 36 – Canguru	30
FIGURA 37 – Rodotrem	30
FIGURA 38 – Romeu e Julieta	30
FIGURA 39 – Treminhão	31
FIGURA 40 – CVC Tritrem	31
FIGURA 41 – Wanderléia	31
FIGURA 42 – Balança Estática	32
FIGURA 43 – Balança Dinâmica	32
FIGURA 44 – Placa de Pesagem	33
FIGURA 45 – Identidade Visual e Desenho Esquemático de um PPVF	36
FIGURA 46 – Visual e Desenho Esquemático de um PPVM	36
FIGURA 47 – Hardware	37
FIGURA 48 – Software	37
FIGURA 49 – Câmeras para detecção de fugas pelo By-pass	38
FIGURA 50 – Câmeras para detecção de fugas pela Balança de Precisão	39
FIGURA 51 – Sinal de Regulamentação R-24b	39
FIGURA 52 – Rádio de Comunicação	40

FIGURA 53 – Placas de Sinalização	40
FIGURA 54 – Dispositivos Luminosos	41
FIGURA 55 – Balança Seletiva	41
FIGURA 56 – Balança de Precisão	42
FIGURA 57 – Pátio de Estacionamento.....	43
FIGURA 58 – Posto Operacional.....	43
FIGURA 59 – Posto Administrativo	44
FIGURA 60 – Posto de Interceptação de Fugas	44
FIGURA 61 – Peso Bruto Total	50
FIGURA 62 – Peso Bruto Total Combinado	50
FIGURA 63 – Distância entre Eixos	51
FIGURA 64 – Formato Regulamentar de Tara Pintada	55
FIGURA 65 – Plaqueta Indicativa de Tara	56
FIGURA 66 – Subcontratação – Exemplo 1	61
FIGURA 67 – Redespacho – Exemplo 2	61
FIGURA 68 – Carga Fracionada – Exemplo 3	62
FIGURA 69 – Carga Consolidada – Exemplo 4	63
FIGURA 70 – Fluxograma para Liberação de Veículos	67
FIGURA 71 – Danos à Mureta de Contenção	69
FIGURA 72 – Modelo de Rótulo de Risco	73
FIGURA 73 – Modelo de Painel de Segurança.....	73
FIGURA 74 – Modelo de Ficha de Emergência	74
FIGURA 75 – Modelo de Envelope para Transporte.....	74

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Limites Máximos de PBT e PBTC	49
TABELA 2 – Limite Máximo de Peso por Eixo	51
TABELA 3 – Limite Máximo de Peso por Eixo em Ônibus	51
TABELA 4 – Infrações Possíveis de Serem Lavradas na Fiscalização por Documento	54
TABELA 5 – Inscrições de Dados Mínimos do Veículo	55
TABELA 6 – Definições de Embarcador	59
TABELA 7 – Quadro de Infratores	60
TABELA 8 – Limites Máximos de Peso por Eixo Amparados por AET	79
TABELA 9 – Limites Máximos de Peso por Eixo para Veículos Especiais.....	80

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AET	AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO
AIT	AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO
ANTT	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ATIT	ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
CMT	CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO
CNH	CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO
CONTRAN	CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
CRLV	CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO VEICULAR
CTB	CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO OU LEI Nº 9.503/1997
CVC	COMBINAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA
DACTE	DOCUMENTO AUXILIAR DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO
DANFE	DOCUMENTO AUXILIAR DE NOTA FISCAL ELETRÔNICA
DAMDFE	DOCUMENTO AUXILIAR DO MDF-E
DENATRAN	DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
DNIT	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
DPRF	DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
MDF-E	MANIFESTO ELETRÔNICO DE DOCUMENTOS FISCAIS
PIF	POSTO DE INTERCEPTAÇÃO DE FUGAS
PPV	POSTO DE PESAGEM VEICULAR
PPVF	POSTO DE PESAGEM VEICULAR FIXO
PPVM	POSTO DE PESAGEM VEICULAR MÓVEL
QFV	QUADRO DE FABRICANTES DE VEÍCULOS
SIAET	SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO
SUFIS	SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO
WIN	WEIGHT IN MOTION

APRESENTAÇÃO

O Manual de Procedimentos de Fiscalização em Postos de Pesagem Veicular tem como público-alvo os servidores da ANTT, direta ou indiretamente envolvidos com a fiscalização do peso, das dimensões e da lotação dos veículos.

Pensando no amplo leque de interessados, o Manual é estruturado em dois grandes grupos temáticos: conhecimentos básicos e conhecimentos específicos.

Os conhecimentos básicos compreendem os conceitos fundamentais necessários ao leitor, portanto, são direcionados ao público leigo, abrangendo os seguintes tópicos: Competência da ANTT, Terminologia, Equipamentos, Postos de Pesagem Veicular e Atribuições das Entidades Envolvidas na Fiscalização.

Os conhecimentos específicos constituem o cerne da fiscalização de peso exercida pela ANTT, cabendo a leitura cuidadosa por parte dos agentes da ANTT, abrangendo o tópico intitulado “Fiscalização”.

1. INTRODUÇÃO

Este Manual tem como objetivo ser uma referência na fiscalização do excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, contendo a legislação, os conceitos e procedimentos a serem observados pelos agentes da ANTT.

Alguns dos principais eixos rodoviários do país já estão concedidos à iniciativa privada, sob a fiscalização da ANTT

Eixo Rodoviário	Concessionária
BR-163/MS	CCR MSvia
BR-060/153/262 (DF/GO/MG)	CONCEBRA
BR-290/RS e BR-116/RS	CONCEPA
Rodovia BR 040 / MG-RJ - Trecho Juiz de Fora - Petrópolis - Rio de Janeiro (Trevo da Missões)	CONCER
BR-116/RJ (Rodovia Santos Dumont)	CRT
BR101/ES/BA -Entr. BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ	ECO 101
BR-116 BR-392 (Camaquã-Pelotas Pelotas-Jaguarão Rio Grande-Pelotas Pelotas-Santana da Boa Vista)	ECOSUL
BR-381/MG/SP - KM 90,4 Guarulhos - SP A KM 478,2 Contagem - MG	AUTOPISTA FERNÃO DIAS
BR-101/RJ Norte - Rodovia Governador Mário Covas - Km 0 ao Km 322	AUTOPISTA FLUMINENSE
BR 116/PR, km 71,1 até km 115,1; BR 376/PR, km 614 até km 682,20; BR 101/SC, km 0,00 até km 244,680	AUTOPISTA LITORAL SUL
BR-05/MG/SP - entroncamento com a BR-040 no município de Cristalina, em Goiás, até o município de Delta, na divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo	MGO
BR-116/RJ/SP - Trecho SP - km 231,500 ao km 000,000, de SP a divisa do RJ. Trecho RJ - km 163,000 ao km 333,500, do RJ a divisa de SP	NOVADUTRA
BR-116/PR ; BR-116/SC - Curitiba - PR até a divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul	AUTOPISTA PLANALTO SUL
BR-116/SP/PR - Rodovia Régis Bittencourt	AUTOPISTA REGIS BITTENCOURT
Rodovia Lúcio Meira - BR 393/RJ	RODOVIA DO AÇO
BR163 / MT km 0 ao km 119,9 e km 507,1 ao km 855 BR364 / MT km 201 ao km 401,4 e km 434,6 ao km 588,2 BR070 / MT km 495,9 ao km 524	ROTA DO OESTE
BR-153/SP - DIV. MG/SP - DIVISA SP/PR	TRANSBRASILIANA
BR-040BR-040 - Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG)	VIA 040
BR-324/BA-Salvador à Feira de Santana; BR-116/BA- Feira de Santana à Divisa BA/MG; BA-526 -Entroncamento BR-324 ao Entroncamento BA-528; BA-528 - Entroncamento BA-526 ao Acesso Base Naval de Aratu.	VIA BAHIA
Ponte Rio-Niterói (BR-101)	ECOPONTE

2. COMPETÊNCIA DA ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT é uma entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O regime autárquico especial conferido à ANTT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

A Agência foi criada pela Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. A lei 10.561, de 13 de novembro de 2002, alterou o art. 24 da Lei 10.233, que dispõe sobre as atribuições gerais da ANTT, incluindo o inciso XVII, dando competência para a ANTT exercer a fiscalização do excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, nas rodovias federais concedidas.

XVII – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas.

O art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, por sua vez, dispõe sobre a competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições. A ANTT assumiu a competência, apenas do inciso VIII, nas rodovias federais.

VIII – fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN publicou a Portaria nº 52, de 24 de outubro de 2002, incluindo a ANTT na relação de órgãos autuadores de trânsito, constantes do anexo III da Portaria nº 1, de 05 de fevereiro de 1998. Nestas Portarias, a ANTT consta como órgão/entidade de trânsito com o código 000400.

CTB - Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

Recentemente, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN também publicou a Resolução nº 547, de 19 de agosto de 2015, em que estendeu a competência subsidiária para aplicação das seguintes penalidades:

Art. 8º Cabe às Autoridades de Trânsito ou seus agentes com a atribuição prevista no inciso VIII do art. 21 do CTB a aplicação subsidiária das seguintes penalidades correlatas:

I - Deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos (Art. 209 do CTB);
II - Conduzir o veículo de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas no Código (Art. 230 do CTB)
III - Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes (Art. 239 do CTB)

Em resumo, a ANTT também poderá fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas às seguintes infrações:

- evasão da pesagem,
- ausência de inscrição de tara e,
- retirada de veículo legalmente retido para regularização.

3. TERMINOLOGIA

3.1. Glossário Legal

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB assim define:

- **AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO** - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
- **AUTORIDADE DE TRÂNSITO** - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
- **BALANÇO TRASEIRO** - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
- **CAMINHÃO-TRATOR** - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
- **CAMINHONETE** - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
- **CAMIONETA** - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
- **CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO** - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
- **COMBINAÇÃO DE VEÍCULO DE CARGA – CVC** - Combinação de veículo com função tratora com reboque ou semirreboque.
- **FISCALIZAÇÃO** - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas nesse Código.
- **GESTOS DE AGENTES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
- **INFRAÇÃO** - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

- **LIVRO DE OCORRÊNCIAS** - livro oficial, em formato físico ou digital, disponibilizado pela ANTT, com objetivo de garantir e possibilitar o registro de ocorrências e anotações relevantes aos agentes da ANTT no exercício de suas competências e responsabilidades, presencial ou remotamente
- **LOTAÇÃO** - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas, para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
- **MICROÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
- **MOTOR-CASA (MOTOR-HOME)** - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
- **ÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
- **OPERAÇÃO COERCITIVA** - modo de operação do Posto de Pesagem Veicular em que a aferição de peso veicular é realizada mediante fiscalização, executada por agente situado presencial ou remotamente, podendo resultar na aplicação de penalidades e medidas administrativas previstas em lei.
- **PÁTIO DE ESTACIONAMENTO** - espaço destinado à execução das operações relacionadas à aplicação de medidas administrativas de retenção, transbordo e remanejamento, e demais operações de fiscalização de competência da ANTT e de órgãos conveniados, previstas em lei e executadas sob a supervisão e autorização de agente da ANTT, presencial ou remotamente.
- **POSTO DE PESAGEM VEICULAR** - infraestrutura administrada pela Concessionária destinada ao exercício dos serviços de suporte e apoio à execução da fiscalização pelo agente da ANTT - presencial ou remoto - do peso, das dimensões, da capacidade máxima de tração e das condutas tipificadas nos arts. 209 e 239 do Código de Trânsito Brasileiro, assim como a aplicação das medidas administrativas cabíveis e a execução das demais fiscalizações de competência da ANTT.
- **PESO VERIFICADO** - é aquele verificado no instrumento metrológico de pesagem ou, no caso de fiscalização, por documento de embarque, a tara do veículo ou CVC, acrescido do peso declarado.
- **PESO DECLARADO** - é o peso total declarado pelo embarcador no documento de embarque.
- **PESO BRUTO TOTAL** - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

- **PESO BRUTO TOTAL COMBINADO** - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semirreboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
- **REBOQUE** - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
- **SEMIRREBOQUE** - veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
- **TARA** - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.
- **TRATOR** - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação, e tracionar outros veículos e equipamentos.
- **VEÍCULO DE CARGA** - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
- **VEÍCULO DE PASSAGEIROS** - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
- **VEÍCULO MISTO** - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

3.2. Glossário Prático

Aqui são apresentadas as expressões comumente utilizadas no âmbito do transporte rodoviário de cargas e passageiros:

- **BEXIGÃO** – denominação utilizada por caminhoneiros para se referir ao equipamento que permite a suspensão de alguns eixos do veículo.
- **CARGA À GRANEL** – expressão que caracteriza mercadorias não transportadas em embalagens ou volumes distintos, ou seja, o próprio compartimento de carga do veículo é a embalagem da mercadoria; o transporte pode ser de granéis sólidos (cereais, terra, areia) ou líquidos (combustível, água).
- **CARRETA** – denomina um veículo articulado, contemplando caminhão-trator mais semirreboque; muitas vezes também é utilizado para se referir ao semirreboque.



FIGURA 1 – Carreta com cavalo simples

- **CARROCERIA** – estrutura que preenche o chassi do veículo; nos veículos de carga, costuma-se atribuir esta expressão para designar a parte do veículo destinada ao acondicionamento da carga durante o transporte; existem vários tipos de carrocerias, destinadas aos diferentes tipos de carga transportada.
- **BASCULANTE** – destinada ao transporte de brita, areia, minério, grãos e outros produtos a granel descarregados por escoamento livre pelo basculamento da caixa de carga.



FIGURA 2 – Basculante

- **BOIADEIRO ou GAIOLA** – destinada ao transporte de gado e outros tipos de carga viva.



FIGURA 3 – Boiadeiro

- **CARGA SECA** – também conhecida como carroceria aberta, é utilizada para o transporte de carga seca em geral; modelo bastante comum nas rodovias brasileiras.



FIGURA 4 – Carga Seca

- **CARGAS ESPECIAIS** – destinadas a realizar o transporte que necessita de autorização especial de trânsito (AET), por apresentar excesso nos limites de dimensões ou de peso.



FIGURA 5 – Cargas Especiais

- **CEGONHA** – carroceria adaptada especialmente para o transporte de outros veículos, tais como automóveis (mais comuns), vans, ônibus, caminhões e similares.



FIGURA 6 – Cegonha

- **FRIGORÍFICO** – utilizado para o transporte de produtos perecíveis que necessitem de acondicionamento especial refrigerado, como carnes e laticínios; outra espécie de carga importante na aplicação de medida administrativa.



FIGURA 7 – Frigorífico

- **FURGÃO ou BAÚ** – assim como as carrocerias abertas, é bastante comum tanto nas rodovias brasileiras quanto nos grandes centros urbanos; o alumínio é o principal material utilizado, o que proporciona menor valor de tara ao veículo.



FIGURA 8 – Furgão

- **GRANELEIRO** – muito utilizado para o transporte de cereais a granel, como soja, milho e arroz.



FIGURA 9 – Graneleiro

- **PLATAFORMA** – adaptada à remoção de veículos, com todas as ferramentas necessárias para a função, tal como cordas de amarração e guincho.



FIGURA 10 – Plataforma

- **PORTA-CONTÊINER** – aplicada ao transporte de contêineres; muito comum no transporte internacional com a utilização do modal marítimo (porto marítimo); por este motivo, é comum que estes contêineres estejam lacrados pela Receita Federal do Brasil.



FIGURA 11 – Porta-contêiner

- **SIDER ou LONADO** – possui a característica de ampla abertura das laterais da carroceria, o que propicia grande versatilidade no manuseio da carga; é bastante utilizado no transporte de cargas paletizadas.



FIGURA 12 – Sider

- **TANQUE** – destinado ao transporte de cargas líquidas a granel ou gasosas, como combustíveis, produtos químicos, leite; a fiscalização para esta espécie de carga é bastante diferenciada.



FIGURA 13 – Tanque

- **TRITREM** – veículo de grandes dimensões utilizado principalmente no transporte florestal, como toras, por exemplo, e também no transporte canavieiro.



FIGURA 14 – Tritrem

- **CAVALO MECÂNICO** – nome comumente utilizado para designar a unidade tratora das Combinações de Veículos de Carga – CVC.



FIGURA 15 – Cavalo

- **CHAPA** – nome dado às pessoas que são contratadas provisoriamente e informalmente para a realização de remanejamento e transbordo da carga; são encontrados próximos de balanças (em postos de combustíveis, lanchonetes) e também na chegada aos grandes centros urbanos, à beira das rodovias; oferecem também serviços de guia/ajudante para os caminhoneiros que precisam fazer entregas ou coletas nas cidades.

- **DOLLY OU DOLE** – reboque intermediário entre dois implementos rodoviários, funcionando como distribuidor de peso, via de regra, fazendo a ligação entre dois semirreboques.



FIGURA 16 – Dolly

- **FURAR A BALANÇA** – expressão utilizada pelos caminhoneiros para se referir ao procedimento de deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem ou desobedecer a sinalização semafórica que indica o seu direcionamento à balança de precisão ou ao pátio de estacionamento (“fuga da balança”).
- **PALETE ou PALLET** – plataforma de madeira, metal ou plástico utilizada para a armazenagem e transporte de carga, que é empilhada sobre esta plataforma a fim de ser transportada em grandes blocos; são encontrados com facilidade em redes de comércio atacadista de alimentos.



FIGURA 17 – Paleta

- **TRAÇADO** – expressão utilizada para definir veículo com dois eixos motrizes (diferenciais), que possui tração 6x4 (neste caso, o primeiro número corresponde ao número de pontos de apoio e o segundo de pontos de tração, ou seja, dois eixos motrizes).

3.3. Conceitos Básicos

Os veículos de transporte de carga, quanto ao número de unidades de transporte, são divididos em dois tipos: veículo simples, com chassi rígido, e CVC – Combinação de Veículos de Carga, formada pelo conjunto de veículos acoplados, constituindo-se um conjunto integrado de transporte.

- **CAMINHÃO** – veículo automotor destinado ao transporte de carga, com PBT acima de 3.500 kg, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, desde que tenha capacidade máxima de tração compatível.
- **CAMINHÃO-TRATOR** – veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

Os caminhões são veículos simples compostos de uma unidade única de transporte, que contém o motor, a cabine destinada ao condutor e o chassi do veículo, com ou sem carroceria. Um caminhão com dois eixos é comumente designado de “caminhão toco”, enquanto um caminhão com três eixos é chamado “caminhão trucado”.



FIGURA 18 – Caminhão Toco



FIGURA 19 – Caminhão Trucado

A diferença do caminhão simples para o veículo trator ou cavalo mecânico é que este último não é capaz, por si só, de transportar carga. Para tanto, é necessário o acoplamento de reboques ou semirreboques. Apesar desta diferença, o cavalo ganha as mesmas designações que o caminhão quanto ao número de eixos: o cavalo de dois eixos é conhecido como “cavalo toco”, enquanto o cavalo dotado de três eixos é chamado de “cavalo trucado”.



FIGURA 20 – Cavalo Toco



FIGURA 21 – Cavalo Trucado

O reboque é o veículo não motorizado que possui apoio (eixos) em seus dois extremos, e por este motivo se mantém “em pé” caso esteja isolado (não engatado num cavalo mecânico ou caminhão).

Já o semirreboque é o veículo não motorizado que, quando isolado, necessita de um apoio para ficar “em pé”.

Como estes veículos não são motorizados, precisam ser tracionados por um caminhão ou cavalo trator para se movimentarem. São destinados à armazenagem da carga durante o transporte.



FIGURA 22 – Semirreboque



FIGURA 23 – Reboque

O dolly é um veículo especial destinado exclusivamente a efetuar o acoplamento entre dois semirreboques e, portanto, não possui motor nem compartimento para o transporte de cargas.

O dolly pode apresentar acoplamentos do tipo A ou tipo C, a depender do número de pontos de conexão com o semirreboque. Para veículos do tipo bitrem, a conexão é do tipo B, comumente conhecida por quinta roda.

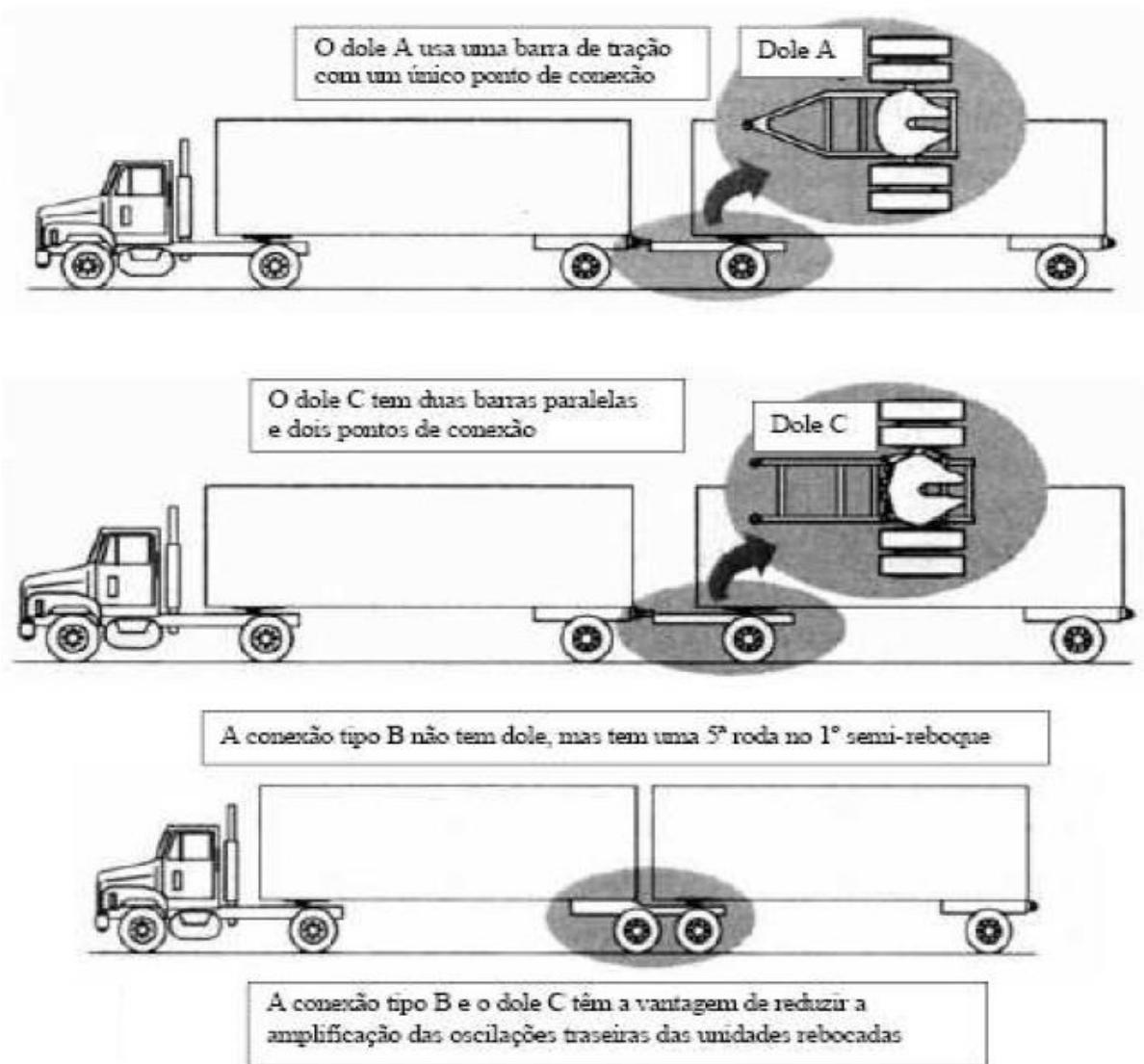


FIGURA 24 – Formas de Acoplamento

Cada um dos veículos apresentados (caminhão, caminhão-trator, semirreboque, reboque, dolly) deve apresentar um Certificado de Registro e Licenciamento individual, ou seja, cada um deles possui uma placa de identificação distinta.

Quanto ao tipo de suspensão, na existência de dois ou mais eixos que constituem um mesmo grupo de eixos, existem a suspensão em tandem e não em tandem.

Na suspensão em tandem, os eixos de determinado conjunto ou grupo de eixos constituem um conjunto integral de suspensão. Na suspensão não em tandem, os eixos apresentam conjuntos de suspensão independentes entre si. A suspensão não em tandem é pouco utilizada atualmente, devido às suas desvantagens com relação à suspensão em tandem.

A verificação do tipo de suspensão de determinado grupo de eixos possui relevância na determinação do limite de peso do veículo e seus grupos de eixos, devido às diferenças de limites de peso para cada tipo de suspensão.



FIGURA 25 – Detalhe de uma Suspensão em Tandem



FIGURA 26 – Eixos com Suspensão em Tandem

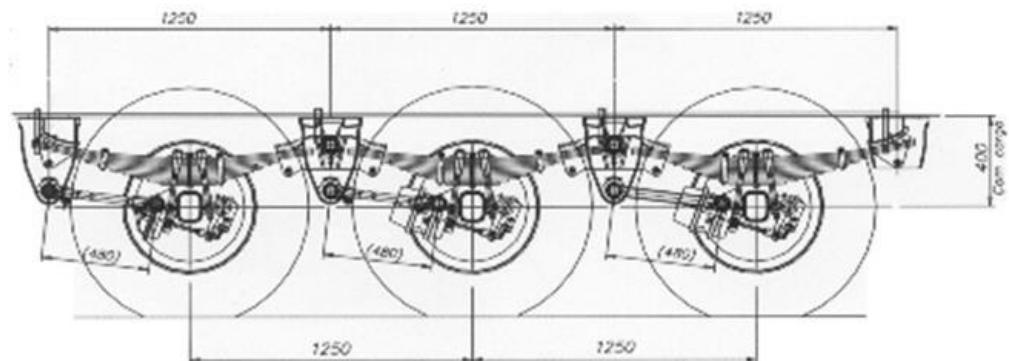


FIGURA 27 – Desenho Esquemático da Suspensão em Tandem

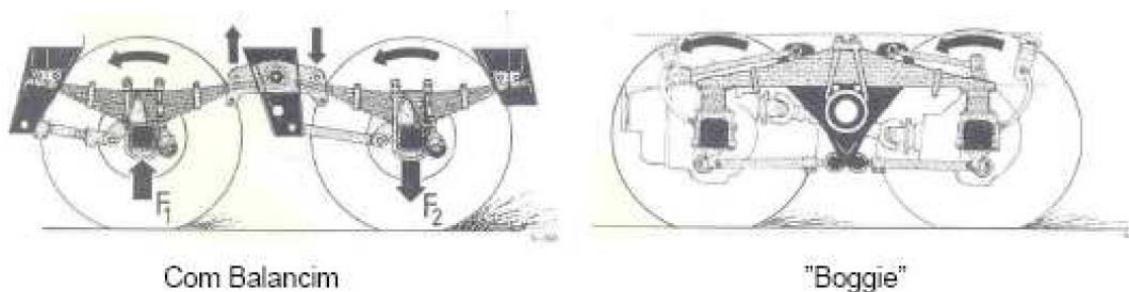


FIGURA 28 – Tipos de Suspensão em Tandem



FIGURA 29 – Detalhe de uma Suspensão Não em Tandem
FONTE: Koerbes, Candido, 1º TPFT/DPRF, 2010

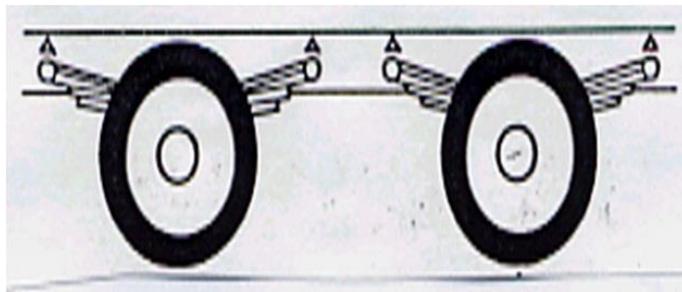


FIGURA 30 – Desenho Esquemático de uma Suspensão Não em Tandem

Eixos com rodagem simples apresentam apenas dois pneumáticos, ou seja, dois pontos de contato distintos. Eixos com rodagem dupla apresentam quatro pneumáticos, ou seja, quatro pontos de contato distintos.



FIGURA 31 – Rodagem Simples
FONTE: Koerbes, Candido, 1º TPFT/DPRF, 2010

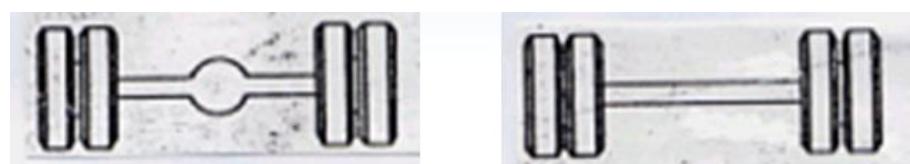


FIGURA 32 – Rodagem Dupla

Existem diversos tipos de CVC. No entanto, alguns ganharam atenção especial, sendo muito conhecidas no meio rodoviário pelos seguintes termos:

- **BITREM** – combinação formada por um cavalo trator e dois semirreboques acoplados entre si pela “quinta roda” situada na traseira do primeiro semirreboque. Os bitrens mais comuns apresentam sete eixos no total. Os bitrens com nove eixos também são chamados de bitrenzão. Alguns condutores ainda se referem a este último por rodotrem.



FIGURA 33 – Bitrem de Sete Eixos



FIGURA 34 – Bitrem de Nove Eixos ou Bitrenzão



FIGURA 35 – Bitrem Longo

- **CANGURU** – combinação formada por um cavalo trator e um semirreboque de três eixos, sendo um isolado e dois em tandem (o eixo isolado do semirreboque é conhecido como “eixo louco”).



FIGURA 36 – Canguru

- **RODOTREM** – combinação formada por um cavalo trator e dois semirreboques interligados entre si por meio de um veículo intermediário, o dolly.



FIGURA 37 – Rodotrem

- **ROMEU E JULIETA** – combinação formada por um caminhão e um reboque.



FIGURA 38 – Romeu e Julieta

- **TREMINHÃO** – combinação formada por um caminhão tracionando dois ou mais reboques, que são engatados por meio de um dispositivo denominado ralas, que se caracteriza pelo dolly aparafusado na unidade dianteira da segunda carreta, da qual passa a fazer parte. São muito empregados no transporte canavieiro.



FIGURA 39 – Treminhão

- **RODOTREM 11 EIXOS** – combinação de veículos formada por um cavalo trator e dois semirreboques, com PBTC até 91 toneladas, utilizado principalmente no setor canavieiro.



FIGURA 40 – RODOTREM 11 EIXOS

- **WANDERLÉA** – veículo articulado com duas unidades, sendo um cavalo trator e um semirreboque dotado de três eixos, todos eles isolados.



FIGURA 41 – Wanderléa

- **BALANÇA ESTÁTICA** - A balança estática é um equipamento destinado à verificação de peso, amplamente empregada no agronegócio, indústria, varejo, transportes, centro de distribuição e em pesquisas.

A balança estática é muito utilizada nas dependências de embarcadores e transportadores, em terminais de carga e descarga, portos secos e aduanas, sendo comumente conhecida por “balanção”. A pesagem de veículos utilizando este equipamento, para averiguação do Peso Bruto ou Peso Bruto Total Combinado, é feita com o veículo parado sobre a balança. Por razões que envolvem a trafegabilidade e segurança de usuários das vias, o “balanção” não é o equipamento mais apropriado para operação em rodovias.

Outra desvantagem consiste no fato de grande parte destes equipamentos efetuarem apenas a verificação do PBT/PBTC, não sendo adequados para a pesagem por eixos ou grupos de eixos, sendo de pouca utilidade diante das inúmeras configurações de veículos existentes nas rodovias brasileiras.



FIGURA 42 – Balança Estática

- **BALANÇA DINÂMICA** - A balança dinâmica é o equipamento capaz de verificar o peso de um veículo em movimento. Constitui-se de um sistema integrado de placas de pesagem, dispositivos luminosos e hardware/software para tratamento dos dados.



FIGURA 43 – Balança Dinâmica



FIGURA 44 – Placas de Pesagem

As balanças dinâmicas são comumente utilizadas pelos órgãos responsáveis pela fiscalização de peso, garantindo o mínimo de intervenção ao tráfego da rodovia.

Geralmente, os postos de fiscalização são dotados de duas balanças dinâmicas: a balança seletiva, cujo objetivo é realizar triagem dos veículos e a balança de precisão, que é a responsável pela verificação legal do peso veicular, subsidiando possíveis autos de infração.

Internacionalmente, os sistemas de pesagem dinâmica são conhecidos como sistemas WIM – *Weight in Motion*, apesar de geralmente estarem mais relacionados à pesagem de veículos em alta velocidade.

4. EMBASAMENTO LEGAL

Principais Leis, Regulamentos e Decretos que embasam a ação fiscalizatória de peso:

- Lei nº 9.503/1997, CTB - artigos 21, 24, 99, 209, 231, 257, 269, 275, 278 e 323
- Lei nº 10.233/2001
- Lei nº 10.561/2002
- Lei nº 13.103/2015
- Decreto nº 99.704/1990
- Decreto nº 5.462/2005
- Decreto nº 7.282/2010
- Lei Federal nº 7.408 (25-11-1985):
 - Decreto Federal nº 2.069 (12-11-1996)
 - Resolução nº 14/1998 – CONTRAN
 - Resolução nº 26/1998 – CONTRAN
 - Resolução nº 53/1998 – CONTRAN
 - Resolução nº 62/1998 – CONTRAN
 - Resolução nº 210/2006 – CONTRAN
 - Resolução nº 211/2006 – CONTRAN
 - Resolução nº 217/2006 – CONTRAN
 - Resolução nº 258/2007 – CONTRAN
 - Resolução nº 290/2008 – CONTRAN
 - Resolução nº 291/2008 – CONTRAN
 - Resolução nº 292/2008 – CONTRAN
 - Resolução nº 293/2008 – CONTRAN
 - Resolução nº 305/2009 – CONTRAN
 - Resolução nº 318/2009 – CONTRAN
 - Resolução nº 319/2009 – CONTRAN
 - Resolução nº 339/2010 – CONTRAN
 - Resolução nº 354/2010 – CONTRAN
 - Resolução nº 365/2010 – CONTRAN
 - Resolução nº 368/2010 – CONTRAN
 - Resolução nº 371/2010 – CONTRAN

- Resolução nº 502/2014 - CONTRAN
- Resolução nº 503/2014 – CONTRAN
- Resolução nº 526/2015 – CONTRAN
- Resolução nº 547/2015 – CONTRAN
- Resolução nº 577/2016 - CONTRAN
- Resolução nº 608/2016 - CONTRAN
- Resolução nº 623/2016 – CONTRAN
- Resolução nº 625/2016 – CONTRAN
- Resolução nº 640/2016 – CONTRAN
- Resolução nº 665/2017 – CONTRAN
- Resolução nº 5.379/2017 – ANTT
- Portaria nº 63/2009 – DENATRAN
- Portaria nº 190/2009 – DENATRAN
- Portaria nº 249/2016 – DENATRAN
- Portaria nº 86/2017 – DENATRAN

5. POSTO DE PESAGEM VEICULAR

Os Postos de Pesagem Veicular (PPVs) são locais destinados à execução das fiscalizações de peso, dimensões e lotação dos veículos. Também são fiscalizados nestes postos o Transporte Internacional de Carga (TRIC), o Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (TRIIP), o Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga (RNTRC), o Vale-Pedágio (VP), o Pagamento Eletrônico de Frete (PEF) e o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (TRPP).

Existem 2 modelos de Postos de Pesagem Veicular (PPV):

- PPV com estrutura completa de estacionamento, manobra, repesagem, abrigo e sinalização - Posto de Pesagem Veicular Fijo;
- PPV com estrutura precária, não sendo possível o amplo desempenho da atividade fiscalizatória - Posto de Pesagem Veicular Móvel.

O PPV deve apresentar identidade visual de acordo com o Manual de Identidade Visual, sinalização vertical e horizontal específica para orientação ao usuário, conforme modelos estabelecidos pela ANTT, painéis de mensagens variadas - PMV e sistema automático de fiscalização de evasão de pesagem atendendo os requisitos da Portaria nº 870/2010/DENATRAN e alterações.

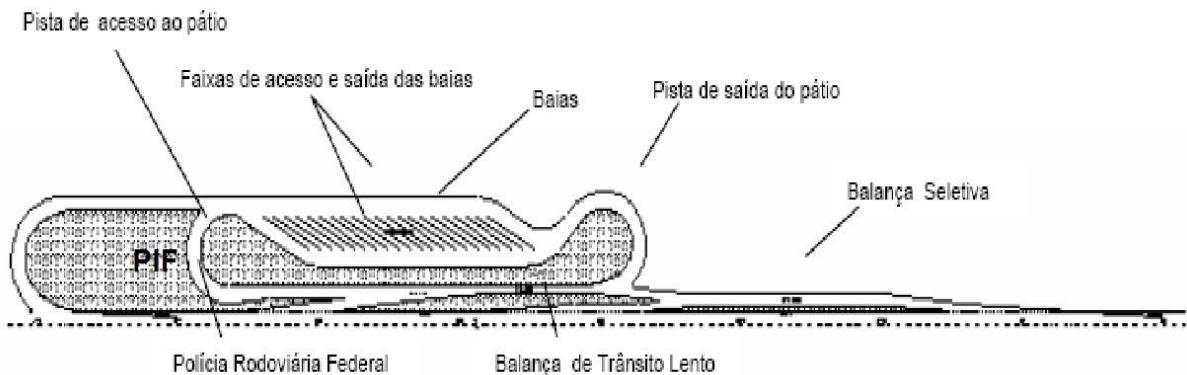


FIGURA 45 – Desenho Esquemático de um PPV Fijo

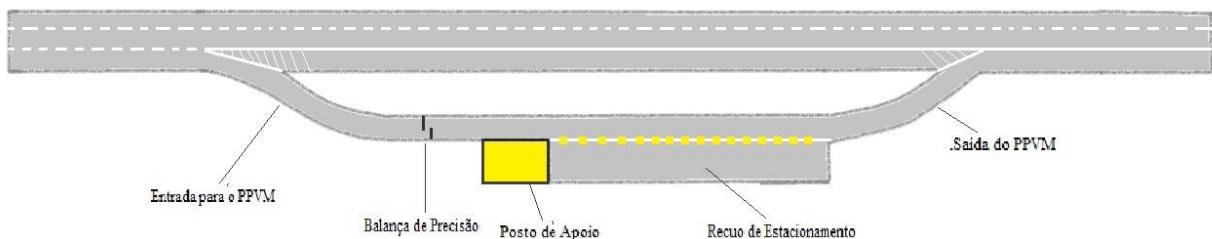


FIGURA 46 – Desenho Esquemático de um PPV Móvel

Os PPVs considerados fixos operam com equipamentos de pesagem instalados nas vias, enquanto os Postos de Pesagem móvel operam com equipamentos portáteis.

5.1. Equipamentos e dispositivos auxiliares do posto de pesagem

5.1.1. Hardware e Software

Os PPVs são equipados com sistemas de hardware e software responsáveis pela automação no processo de pesagem. Estes sistemas ordenam toda a operação de pesagem: calculam detalhadamente o peso para cada tipo de configuração dos veículos, calculam sua velocidade, fazem compensações nas equações devido a fatores externos (como a temperatura), comandam os dispositivos luminosos, acionam os dispositivos de foto-fuga, dentre outras funções.



FIGURA 47 – Hardware

Geralmente, estes equipamentos são fornecidos pela fabricante da balança, pois isto torna o sistema de sincronização entre a balança e o conjunto de hardware e software mais simples e mais eficiente.

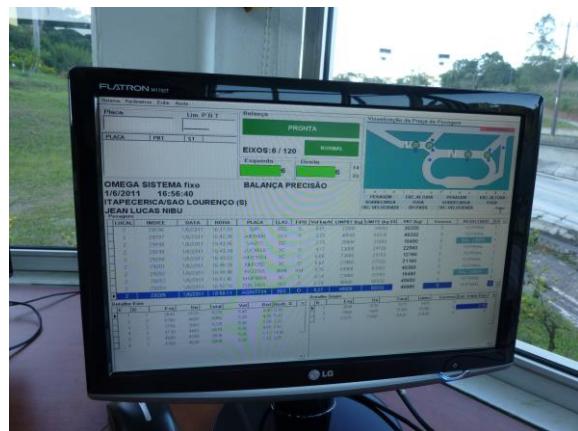


FIGURA 48 – Software

5.1.2. Sistema Não Metrológico de Fiscalização

Os dispositivos de foto-fuga têm por objetivo a detecção e registro de imagens dos veículos que deixam de adentrar às áreas destinadas à pesagem ou desrespeitam as indicações dos dispositivos luminosos. Sua função é subsidiar a constatação da infração de trânsito prevista pelo art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 209 – Transportar, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

Legalmente, estes dispositivos de foto-fuga, também conhecidos como vídeo-fuga, são denominados Sistemas Não Metrológicos de Fiscalização, tendo a Portaria nº 870/2010/DENATRAN estabelecido os requisitos mínimos para a fiscalização das infrações previstas no art. 209 do CTB.

O Sistema Não Metrológico de Fiscalização é constituído pelo instrumento ou equipamento de controle não metrológico, o módulo detector veicular e o dispositivo registrador de imagem, por processo químico ou digital, que não necessita de interferência do operador em quaisquer das fases de seu funcionamento, sendo a detecção da fuga realizada de modo totalmente automatizado.



FIGURA 49 – Câmeras para Detecção de Fugas pelo By-pass



FIGURA 50 – Câmera para Detecção de Fugas na Balança de Precisão

Com a publicação da Portaria nº 870/2010/DENATRAN e suas alterações, os veículos que estão obrigados a adentrarem às áreas destinadas à pesagem veicular são os Veículos Pesados, assim entendidos como: ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações. Portanto, apenas estes veículos estão sujeitos à infração pelo sistema não metrológico de fiscalização.

A entrada dos Postos de Pesagem Veicular deve estar sinalizada pelo sinal de regulamentação R-24b, que indica a passagem obrigatória, com a informação complementar “VEÍCULOS PESADOS”.



FIGURA 51 – Sinal de Regulamentação R-24b

Três situações de fugas são analisadas:

- O veículo deixa de adentrar à balança seletiva, o que é conhecido como fuga pelo by-pass;
- O veículo efetua a pesagem na balança seletiva, mas desrespeita a sinalização indicada – semafórica – para se submeter à aferição de peso na balança de precisão;
- O veículo se submete à aferição do peso no equipamento de precisão, mas evade-se após indicada a obrigatoriedade de entrada no pátio para autuação.

Não é obrigatória a presença da Autoridade de Trânsito ou do Agente da Autoridade de Trânsito no local das infrações previstas no art. 1º, quando utilizado sistema não metrológico de fiscalização que atenda aos termos da Portaria nº 870/2010/DENATRAN.

5.1.3. Comunicação

Existem diversos tipos de aparelhos de comunicação nos Postos de Pesagem Veicular, para diferentes aplicações.

É possível a utilização de telefonia móvel e fixa, rádio comunicador, internet e intranet.



FIGURA 52 – Rádio de Comunicação

5.1.4. Sinalização

As placas de sinalização indicam a existência de Posto de Pesagem Veicular e o seu caráter de entrada obrigatória, com ou sem carga.



FIGURA 53 – Placas de Sinalização



FIGURA 54 – Dispositivos Luminosos

5.1.5. Balança Seletiva

A balança seletiva é composta de placas de pesagem, dispositivos luminosos e laços indutivos, tal como na balança de precisão.

O objetivo da balança seletiva é realizar a pré-seleção dos veículos (30 a 60 km/h) que serão fiscalizados na balança de precisão, permitindo reduzir o impacto no fluxo normal da via.



FIGURA 55 – Balança Seletiva

Esta balança não precisa ser verificada pelo INMETRO, pois este equipamento não pode ser utilizado para a lavratura de auto de infração, no entanto, tais equipamentos são calibrados pelos fabricantes.

Os veículos que não apresentem excesso de peso são direcionados novamente à faixa de rolamento da via. Já os veículos que apresentem indícios de excesso de peso serão direcionados à balança de precisão.

5.1.6. Balança de Precisão

A balança de precisão é o equipamento homologado pelo INMETRO e utilizado para verificar o peso dos veículos, subsidiando a lavratura do auto de infração. Após verificação pelo organismo metrológico, é emitido o Laudo de Exame Metrológico Geral, comprovando que o equipamento pode ser utilizado para fiscalização.

A velocidade de pesagem varia de 5 a 10 km/h, dependendo do equipamento e condição da via.



FIGURA 56 – Balança de Precisão

5.1.7. Pátio de Estacionamento

É o local indicado para o estacionamento dos veículos em processo de fiscalização, sendo composto por baias, tendo capacidade de lotação que pode variar de 8 a 20 veículos.



FIGURA 57 – Pátio de Estacionamento

5.1.8. Posto Operacional

O posto operacional é a estrutura localizada à frente da balança de precisão em que os colaboradores da Concessionária identificam o veículo (placa e limite de PBT/PBTC), podendo estar integrado ao posto administrativo.

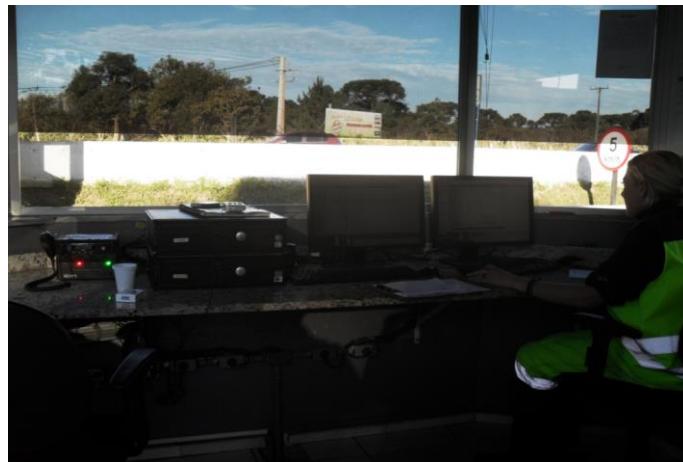


FIGURA 58 – Posto Operacional

5.1.9. Posto Administrativo

Local onde está reunida toda a estrutura necessária para os servidores e colaboradores exercerem suas atribuições: cozinha, banheiros, sala da ANTT, sala de notificações, dentre outras dependências, variável de acordo com cada PPV.



FIGURA 59 – Posto Administrativo

É na sala de notificações que são realizados os atendimentos dos condutores e são lavrados os autos de infração.

A sala da ANTT é um espaço reservado do posto administrativo dedicado exclusivamente aos servidores da ANTT, para reuniões e utilização da infraestrutura interna (computadores e telefones), sendo vedada a entrada de colaboradores ou pessoas estranhas sem a autorização.

5.1.10. PIF – Posto de Interceptação de Fugas

Está localizado logo após a saída da balança de precisão, possibilitando a interceptação das evasões dos diferentes pontos do PPV (by-pass, balança seletiva e balança de precisão).



FIGURA 60 – Posto de Interceptação de Fugas

Alguns PPVs possuem alças de retorno logo após o PIF, possibilitando que os veículos possam retornar ao PPV para a pesagem.

6. ATRIBUIÇÕES DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA ATIVIDADE DE FISCALIZAÇÃO

6.1. Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

A Agência Nacional de Transportes Terrestres detém a competência de exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas.

Os agentes da ANTT são responsáveis pela supervisão de todo o processo de pesagem, devendo todo e qualquer evento que comprometa a operação normal do PPV ser imediatamente comunicado ao agente da ANTT responsável pela supervisão do PPV.

À ANTT cabe a supervisão geral do PPV e a lavratura dos Autos de Infração, que somente são considerados lavrados após a referida validação pelo agente da ANTT, utilizando o SIFAMA ou talonário físico.

A fiscalização do excesso de peso por equipamento de pesagem nos PPVs está sob responsabilidade da ANTT, que deverá tomar todas as providências cabíveis quanto à autuação de infratores e aplicação das medidas administrativas.

Não havendo instrução superior contrária, cabe ao agente da ANTT responsável pela fiscalização, a discricionariedade prevista pelo § 2º do art. 8º da Resolução nº 258/2007/CONTRAN, ou seja, a decisão quanto à retenção imediata de veículos transportando cargas vivas ou perecíveis, produtos perigosos e passageiros, desde que preservada a incolumidade pública: ausência de riscos ou perigos para usuários e a sociedade.

6.2. Concessionárias

As Concessionárias são responsáveis pelo fornecimento da infraestrutura necessária para manutenção das atividades operacionais e para o desempenho da atividade fiscalizatória, mantendo Registro Diário de Ocorrência – RDO, na forma estabelecida pela ANTT, com detalhamento de todas as atividades do PPV, disponibilizando-os à Agência a qualquer tempo.

A Concessionária deverá manter um responsável pelo PPV e equipe de operadores capacitados para desempenhar as funções administrativas e operacionais, mantendo o atendimento do nível de serviço estabelecido pela ANTT, sempre sob a supervisão da ANTT, sendo necessário as seguintes atividades básicas:

- Operação da Balança Seletiva: monitoramento das pesagens executadas, acompanhamento do fluxo de veículos com a finalidade de evitar a formação de filas, a manipulação ou qualquer outra ação que induza a fiscalização ao erro.

- Operação da Balança de Precisão: Ação de registro da pesagem do veículo pela balança de precisão, com a identificação da placa e limites de peso do veículo ou Combinação de Veículo de Carga – CVC; devendo-se evitar a formação de filas e a manipulação das pesagens.

- Operação de Pista e Controle de Pátio: Orientação aos condutores quanto ao correto modo de passagem pela balança de precisão, controle da movimentação de veículos nas vias operacionais do posto e implantação da sinalização viária quando necessário, procedendo à colocação de dispositivos de uso temporário para eventual liberação da balança; e controlar o estacionamento e as operações de medidas administrativas.

- Operação de Controle de Foto-Fuga: Observação do processo de pesagem, adoção das medidas necessárias para identificação dos infratores em fuga e prestar informação às autoridades competentes, quando houver utilização do PIF, com objetivo de impedir a evasão do posto de pesagem.

- Operação de Atendimento ao Usuário: Atendimento dos usuários, observando as prioridades previstas em leis, orientação quanto a todos os normativos aplicáveis e documentações necessárias para a lavratura do Auto de Infração, caso as operações não estejam automatizadas e integradas. Quando necessário, deverá haver a recepção dos documentos e o encaminhamento ao agente de fiscalização, para processamento das informações. Os documentos dos usuários devem ser devolvidos imediatamente após a conferência de dados necessários à fiscalização.

Não há necessidade de entrega de cópia do auto de infração ao infrator ou preposto. Os documentos pessoais, do veículo e da carga devem ser devolvidos ao condutor ou preposto após a conferência e validação da autuação pelo agente da ANTT. Em postos de pesagem operados por agente remoto, a conferência de documentação deverá ocorrer quando os sistemas automatizados não dispuserem de integração e validação automáticas

- Apoio e Suporte Administrativos: auxílio nas operações internas dos postos de pesagem que envolvem tarefas administrativas de controle e suporte à fiscalização, geração de relatórios, acompanhamento estatístico, manutenção dos sistemas de apoio e demais atividades de suporte à fiscalização.

6.3. Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF

O Departamento de Polícia Rodoviária Federal detém as competências expressas pelo art. 20 do CTB, dentre elas, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições.

Os agentes do DPRF, assim como agentes de outros órgãos policiais, também são responsáveis pelo apoio aos agentes da ANTT no controle de distúrbios nos PPVs e no atendimento de ocorrências que afrontem a autoridade do agente da ANTT e, ainda, a segurança do mesmo e dos demais colaboradores e usuários.

A fiscalização do excesso de peso por equipamento de pesagem nos Postos de Pesagem Veicular da ANTT está sob a responsabilidade de seus agentes, que deverão tomar todas as providências cabíveis quanto à autuação e aplicação da medida administrativa. Desta maneira, veículos escoltados à balança por agentes do DPRF que apresentem excesso de peso e tenham o Auto de Infração lavrado pelo agente da ANTT deverão cumprir todos os procedimentos estabelecidos, com base na legislação de trânsito e nas normas e manuais da ANTT.

Caso o policial responsável pela condução do veículo ao Posto de Pesagem lavre o Auto de Infração, este também será responsável pela aplicação da medida administrativa. O agente da ANTT relatará no RDO a ocorrência, anotando-se a placa do veículo, dados da pesagem (número da pesagem, data e hora), o excesso verificado e a identificação do policial (nome e matrícula).

6.4. Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO

O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial é o órgão metrológico responsável pela verificação dos equipamentos de pesagem. Ele ainda estabelece todas as normas referentes aos Regulamentos Metrológicos.

As regras que definem a aprovação ou não de um determinado equipamento de pesagem para a fiscalização de peso cabem ao INMETRO, ou às entidades por ele acreditadas/conveniadas, sendo responsável por aprovar os modelos de equipamentos de medição do peso dos veículos.

7. FISCALIZAÇÃO

As operações de pesagem deverão ter, preferencialmente, caráter coercitivo e serão executadas somente com a supervisão do agente de fiscalização da ANTT, remota ou presencialmente, conforme o art. 46, da Resolução nº 5.379/2017/ANTT.

Art. 46 (...) §1º *Cabe ao agente de fiscalização da ANTT, de forma remota ou presencial, a supervisão das operações de pesagem, o monitoramento das atividades inerentes às fiscalizações em postos de pesagem, a decisão quanto à retenção e/ou à liberação de veículos, a decisão quanto à aplicação de medidas administrativas e a validação dos autos de infração de competências da ANTT por meio do SIFAMA.*

§3º *Constatadas irregularidades por meio dos sistemas automatizados e/ou por meio de verificação documental, a responsabilidade pela validação e lavratura do auto de infração é exclusiva do agente da ANTT, de forma remota ou presencial, inclusive em relação às informações transcritas no auto de infração.*

§ 5º *Para aplicação de medidas administrativas, os sistemas e subsistemas componentes da fiscalização por meio de agente remoto e videomonitoramento poderão viabilizar a aplicação do Art. 9º da Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, de maneira automatizada e integrada ao SIFAMA, viabilizando o fluxo ininterrupto do tráfego e considerando a garantia de aplicação das autuações cabíveis.*

§6º *As paralisações operacionais decorrentes de intervenções prolongadas ou manutenções programadas que acarretem a suspensão das pesagens e dos procedimentos de fiscalização por período superior a 24 (vinte e quatro) horas poderão ser realizadas somente com anuência da ANTT, por meio de autorização prévia de seus agentes de fiscalização, remota ou presencialmente, por determinação da coordenação regional da ANTT, ou ainda pela Superintendência de Fiscalização.*

§7º *Configurando-se o disposto nos §§5º e 6º deste artigo, a liberação de veículos retidos para regularização e/ou aplicação de medidas administrativas poderá ser efetuada mediante autorização do agente de fiscalização da ANTT, remota ou presencialmente, ou por determinação da coordenação regional da ANTT, ou ainda pela Superintendência de Fiscalização, observando-se o prazo previsto para retorno das operações.*

7.1. Do Peso e Capacidade

7.1.1. Pesos e Capacidades Indicados e Autorizados

O art. 99 do CTB estabelece que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN, em seguida, o art. 100 dispõe que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Portanto, há dois limites distintos estabelecidos para o PBT/PBTC e o peso por eixo dos veículos: o limite legal, definido pelo CONTRAN (art. 99 do CTB) e o limite técnico, estabelecido pelo fabricante (art. 100 do CTB).

Os limites legais possuem um caráter mais generalizado, relacionado com a configuração do veículo, e, por isso, assumem um conceito de limites máximos permitidos. Já

o limite técnico, por ser determinado pelo fabricante, é específico para cada modelo de veículo, considerando toda a sua estrutura, como o chassi, o sistema de frenagem e demais itens do veículo.

Caso haja divergências entre os valores do limite legal e do limite técnico, deverá ser considerado, para fins de apuração de infração, o menor valor entre eles.

Como exemplo, cita-se o do veículo Mercedes-Benz L1620, um dos mais comuns e com limite desatualizado no QFV (Quadro de Fabricantes de Veículos) do DNIT. Os limites técnicos segundo o fabricante (vide plaquetas nos veículos) são de 5t no eixo direcional e 18t no eixo traseiro, 23t no total, para qualquer ano de fabricação. O limite legal para o caminhão de 3 eixos (I-3) é de 6t no eixo direcional e 17t no eixo traseiro, 23t.

O limite do eixo direcional é o menor entre o legal e o técnico: 5t. O limite no eixo traseiro é o menor entre o legal e o técnico, 17t. O PBT também é menor, pois o eixo direcional suporta 1t a menos que o limite legal. Portanto é 22t. O mesmo raciocínio se aplica a todos os veículos.

O Anexo da Resolução nº 290/2008/CONTRAN define este entendimento com os seguintes termos:

- **PESOS E CAPACIDADES INDICADOS** – pesos máximos e capacidades máximas informadas pelo fabricante ou importador como limites técnicos do veículo;
- **PESOS E CAPACIDADES AUTORIZADOS** – o menor valor entre os pesos e capacidades máximos estabelecidos pelos regulamentos vigentes (valores legais) e os pesos e capacidades indicados pelo fabricante ou importador (valores técnicos).

Portanto, durante a fiscalização de peso, deve-se observar os pesos e capacidades autorizados para constatar se determinado veículo encontra-se ou não com sobre peso.

A Resolução nº 210/2006/CONTRAN estabelece os limites de pesos e dimensões em veículos que transitem por vias terrestres (Peso Bruto Total – PBT ou Peso Bruto Total Combinado – PBTC e peso bruto transmitido por eixo de veículo).

O § 1º dispõe sobre os diversos limites em PBT ou PBTC. Destaca-se a cautela tomada pelo CONTRAN ao ressaltar que os limites da Capacidade Máxima de Tração – CMT devem ser respeitados.

TABELA 1 – Limites Máximos de PBT e PBTC

Item	Tipo de configuração	L - comprimento total (m)	PBT ou PBTC (t)
a	Veículo não articulado	-	29
b	Veículos com reboque ou semirreboque, exceto caminhões	-	39,5
c	Veículos articulados com duas unidades, caminhão-trator e semirreboque	L < 16	45
d	Veículos articulados com duas unidades, caminhão-trator e semirreboque com eixos em tandem triplo	L > 16	48,5
e	Veículos articulados com duas unidades,	L ≥ 16	53

	caminhão-trator e semirreboque com eixos distanciados		
f	Veículos com duas unidades, caminhão e reboque	$L < 17,50$	45
g	Veículos articulados com duas unidades, caminhão e reboque	$L \geq 17,50$	57
h	Veículos articulados com mais de duas unidades	$L < 17,50$	45
i	Veículos com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora	$17,50 \leq L \leq 19,80$	57
j	Veículos com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora	$19,80 < L \leq 30$	57
k	Veículos com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora	$25 \leq L \leq 30$	74

As condições impostas pelos itens “j e k” da TABELA 1 estão dispostas na Resolução nº 211/2006/CONTRAN. Os limites máximos de PBTC apresentados nos itens “i, j e k” só são válidos se atendidos certos requisitos, por exemplo, os veículos descritos no item i não podem apresentar mais do que 7 (sete) eixos e a unidade tratora deve ser do tipo caminhão trator.

TARA + LOTAÇÃO = Peso Bruto Total (PBT)



FIGURA 61 – Peso Bruto Total (PBT)

TARA + LOTAÇÃO = Peso Bruto Total Combinado (PBTC)



FIGURA 62 – Peso Bruto Total Combinado (PBTC)

Os demais parágrafos do art. 2º da Resolução nº 210/2006/CONTRAN c/c Resolução 502/2014/CONTRAN e Resolução 625/2016/CONTRAN apresentam os limites de peso bruto por eixo.

TABELA 2 – Limite Máximo de Peso por Eixo

Item	Configuração de Eixos	D – Distância entre eixos (m)	Peso máximo (t)
A	Eixo isolado de 2 pneumáticos	-	6
B	Eixo isolado de 4 pneumáticos	-	10
C	Conjunto de 2 eixos direcionais com 2 pneumáticos cada	$D \geq 1,20$	12
D	Conjunto de 2 eixos em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	17
E	Conjunto de 2 eixos não em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	15
F	Conjunto de 3 eixos em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	25,5
G	Conjunto de dois eixos, sendo um dotado de 4 pneumáticos e outro de 2 pneumáticos interligados por suspensão especial	$D \leq 1,20$	9
H	Conjunto de dois eixos, sendo um dotado de 4 pneumáticos e outro de 2 pneumáticos interligados por suspensão especial	$1,20 < D \leq 2,40$	13,5

TABELA 3 – Limite Máximo de Peso por Eixo em ônibus (independente do ano de fabricação)

Item	Configuração de Eixos	D – Distância entre eixos (m)	Peso máximo (t)
A	Eixo isolado de 2 pneumáticos	-	7
B	Eixo isolado de 4 pneumáticos	-	11
C	Conjunto de 2 eixos direcionais com 2 pneumáticos cada	$D \geq 1,20$	13
D	Conjunto de 2 eixos em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	18
E	Conjunto de 2 eixos não em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	14,5

A distância D disposta na 3^a coluna da TABELA 2 corresponde à distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas dos referidos eixos. Vale destacar que quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham o centro das rodas for superior a 2,40 metros, cada eixo será considerado como se fosse distanciado.

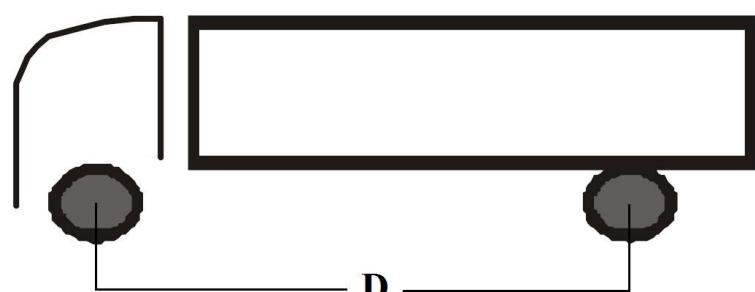


FIGURA 63 – Distância entre os Eixos

Além dos limites de peso máximo por eixo ou conjunto de eixos, a Resolução nº 210/2006/CONTRAN também estabeleceu um limite entre a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos de um mesmo conjunto de eixos em tandem com quatro pneumáticos cada. É o caso dos itens D e F da TABELA 2. Neles, a diferença máxima de peso bruto entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700 kg. Essa restrição deve ser observada apenas como referência para obtenção da melhor pesagem, uma vez que não há qualquer previsão legal quanto à penalidade ou aplicação de medida administrativa por exceder o limite de 1.700 kg.

Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, apresentados na TABELA 2, só prevalecem se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

A Resolução nº 210/2006/CONTRAN e, consequentemente, as especificações contidas nas TABELAS 1 e 2 não se aplicam aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível, conforme disposto no Art. 101 do CTB.

A Resolução nº 62/1998/CONTRAN estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso. Trata-se de pneus com banda extralarga, também conhecidos como pneus “single”, sendo específica ao pneu single do tipo 385/65 R 22.5, sendo a sua utilização permitida em semirreboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem.

Para eixos em tandem duplo e triplo, os limites de peso máximo transmitido por conjunto de eixos serão, respectivamente, de 17 toneladas e 25,5 toneladas. A utilização de outros tipos de pneus Single em veículo trator, reboque ou semirreboque estará sujeita à Autorização Provisória Experimental – APEX, expedida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. A APEX é uma autorização de caráter precário, criada para suprir a falta de regulamentação do tema, não sendo necessária para a utilização de pneus Single na forma estabelecida pelo art. 1º da Resolução nº 62/1998/CONTRAN.

A Portaria nº 63/2009/DENATRAN e seus anexos, apresentam todos os veículos e combinações de veículos homologados, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT, peso bruto total combinado – PBTC e peso máximo distribuído por eixo ou conjunto de eixos. Esta relação encontra-se no ANEXO A deste Manual.

A Resolução nº 291/2008/CONTRAN estabelece que todos os veículos fabricados, montados e encarroçados, nacionais ou importados, devem possuir código de marca/modelo/versão específico, que é concedido desde que o interessado atenda aos procedimentos estabelecidos pela Portaria nº 190/2009/DENATRAN. Um destes procedimentos consiste na apresentação, pelo interessado, de formulário contendo as informações técnicas do veículo (Anexo IV da Portaria nº 190/2009), dentre elas, o Peso Bruto Total, o Peso Bruto Total Combinado, a Capacidade Máxima de Tração e o Peso admissível por eixo, este último para veículos de carga, reboque e semirreboques.

Até que haja uma compilação destes limites em sistema próprio, deve-se verificar junto à placa indicativa do veículo, no Manual do Proprietário do veículo, no sítio do fabricante na internet ou no Quadro de Fabricantes de Veículos – QFV.

O limite de PBT/PBTC atribuído ao veículo ou CVC, desconsiderada a tolerância, não deverá ultrapassar a CMT da unidade tratora, caso isso ocorra, o valor da CMT será considerado o limite legal de PBT/PBTC do veículo, admitindo-se a tolerância regulamentar.

As diversas classes são representadas por um código de até 2 (dois) algarismos, intercalados por 1 (uma) ou 2 (duas) letras.

As letras significam:

Primeira letra

- C** veículo simples ou veículo trator + reboque
- S** veículo trator + semirreboque
- I** veículo trator + semirreboques com eixos isolados
- J** veículo trator + semirreboque com um eixo isolado e um eixo em tandem
- T** veículo trator + semirreboque + reboque ou veículo trator + 2 semirreboques
- Q** veículo trator + 3 semirreboques

Segunda e terceira letra (quando existirem)

- C** eixo isolado com 2 pneumáticos
- D** duplo eixo direcional
- M** eixo misto (um eixo com 2 pneumáticos e outro com 4 pneumáticos)

Para todas as classes o primeiro algarismo indica a quantidade de eixos da unidade tratora enquanto que o segundo algarismo, caso exista, indica a quantidade de eixos da(s) unidade(s) rebocada(s).

Embora a classificação de acordo com convenção da ANTT seja de fácil assimilação e dedução, as classificações indicadas pelo DENATRAN serão as oficialmente admitidas para todos os fins, inclusive para lavratura do Auto de Infração.

7.1.2. Determinação do Peso pelo Documento de Transporte

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 admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado, conforme art. 11 da Resolução nº 258/2007/CONTRAN.

Apenas os limites de PBT, PBTC e CMT do veículo devem ser observados durante a fiscalização de peso com utilização de documento fiscal, não sendo cabível a fiscalização do peso bruto distribuído por eixos ou conjunto de eixos.

Neste tipo de fiscalização, o PBT ou PBTC de um veículo ou combinação de veículos correspondem à soma dos pesos declarados das mercadorias transportadas pelo veículo acrescidos da tara ou a soma das taras, para o caso de combinações de veículos (CVC).

Na fiscalização por documento de embarque somente são possíveis os seguintes enquadramentos:

TABELA 4 – Infrações possíveis de serem lavradas na fiscalização por documento.			
TABELA PARA EXCESSOS NO CMT			
EXCESSOS	INFRAÇÃO	INFRATOR	VALOR(R\$)
Até 600 Kg	Média	Proprietário	R\$130,16
De 601 Kg a 1000 Kg	Grave	Proprietário	R\$195,23
Acima de 1001 Kg	Gravíssima	Proprietário	R\$ 293,47 aplicado a cada 500 Kg de excesso
TABELA PARA EXCESSOS NO PBT/PBTC			
EXCESSOS	INFRAÇÃO/INFRATOR	MULTA (R\$)	ACRESCIMO A FRAÇÃO DE 200 kg (R\$)
Até 600kg	Infração Média Embarcador/Transportador	130,16	5,32
De 601kg a 800kg		130,16	10,64
De 801kg a 1000kg		130,16	21,28
De 1001kg a 3000kg		130,16	31,92
De 3001kg a 5000kg		130,16	42,56
Acima de 5001kg		130,16	53,2

7.1.2.1. Tara do veículo ou CVC

Um componente fundamental desta fiscalização de peso é a placa ou etiqueta indicativa da tara do veículo.

O CTB estabelece, em seu art. 117, que os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, do PBT, do PBTC ou CMT e de sua lotação, sendo infração de trânsito prevista no art. 230, XXI conduzir o veículo de carga com falta de inscrição.

A Resolução nº 290/2008/CONTRAN disciplina a inscrição de pesos e capacidades em veículos de tração, de carga e de transporte coletivo de passageiros.

A responsabilidade pela inscrição e conteúdo dos pesos e capacidades será:

- Do fabricante ou importador: quando se tratar de veículo novo acabado ou inacabado;
- Do fabricante da carroçaria ou de outros implementos: em caráter complementar ou informado pelo fabricante ou importador do veículo;
- Do responsável pelas modificações: quando se tratar de veículo novo ou já licenciado que tiver sua estrutura ou número de eixos alterados, ou outras modificações previstas pelas Resoluções nº 292/2008/CONTRAN e 293/2008/CONTRAN, ou suas sucedâneas;
- Do proprietário do veículo: conforme estabelecido pelo art. 5º da Resolução nº 290/2008/CONTRAN.

O art. 5º da Resolução nº 290/2008 estabelece que a indicação da tara por meio de pintura na parte externa do veículo só é aplicável aos veículos em uso e os licenciados até a data da entrada em vigor da Resolução, ou seja, 29 de setembro de 2008. E mesmo nestes casos, esta inscrição deve ter pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto, e altura mínima dos caracteres de 30 mm, em local visível na parte externa do veículo, com exceção aos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, em que a inscrição das informações nestes termos é apenas facultativa. Vale destacar, ainda, que o proprietário que mantiver pintura com incorreção nos dados inscritos no veículo, flagrado pela fiscalização de peso, está sujeito às sanções previstas no art. 237 do CTB.



FIGURA 64 – Formato Regulamentar de Tara Pintada

Os veículos inacabados devem ter seu peso declarado na nota fiscal pelo fabricante ou importador. A Resolução nº 290/2008, em seu Anexo, assim define.

- **VEÍCULO INACABADO** – todo chassis plataforma, chassis de caminhões e caminhonetes, com cabine completa, incompleta ou sem cabine.
- **VEÍCULO ACABADO** – veículo automotor que sai de fábrica pronto para licenciamento, sem precisar de complementação.
- **VEÍCULO NOVO** – veículo de tração, de carga e transporte coletivo de passageiros, reboque e semirreboque, antes do seu registro e licenciamento.

A aplicação, item 3 do Anexo da Resolução nº 290/2008/CONTRAN, se distingue em dois grupos: veículos com PBT igual ou inferior a 3.500 kg e PBT superior a 3.500 kg.

TABELA 5 – Inscrições de Dados Mínimos do Veículo

Tipo de Veículo	Inscrições Mínimas para Veículos de Tração, de Carga e Transporte Coletivo de Passageiros	
	PBT ≤ 3.500 kg	PBT > 3.500 kg
Veículo automotor novo acabado	Tara, lotação, PBT e PBTC ou CMT	Tara, lotação, PBT, PBTC e CMT
Veículo automotor novo inacabado	PBT e PBTC ou CMT	PBT, PBTC e CMT
Veículo automotor novo que recebeu carroçaria ou implemento	Tara e lotação, em complemento às informações do fabricante ou importador	Tara e lotação, em complemento às informações do fabricante ou importador
Veículo automotor novo que teve alterado o número de eixos ou sua capacidade	Tara, lotação e PBT, em complemento às informações do fabricante ou importador	Tara, lotação e PBT, em complemento às informações do fabricante ou importador

Véículo automotor já licenciado que teve alterado sua estrutura, número de eixos ou sua capacidade	Tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT informada pelo fabricante ou importador, em complemento às características informadas pelos mesmos	Tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT informada pelo fabricante ou importador, em complemento às características informadas pelos mesmos
Reboque e semirreboque, novo ou alterado	Tara, lotação e PBT	Tara, lotação e PBT

As informações complementares citadas nas colunas 2 e 3 da TABELA 3 devem ser apresentadas em campo distinto das informações originais do fabricante ou importador do veículo.

Os locais em que podem ser afixadas as indicações também são previamente estabelecidos pelo Anexo da Resolução nº 290/2008/CONTRAN, sendo nos veículos automotores de tração e de carga.

- Na coluna de qualquer porta, junto às dobradiças ou no lado da fechadura;
- Na borda de qualquer porta;
- Na parte inferior do assento, voltada para a porta;
- Na superfície interna de qualquer porta;
- No painel de instrumentos.



FIGURA 65 – Plaleta Indicativa de Tara

Nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a indicação deverá ser afixada na parte frontal interna acima do para-brisa ou na parte superior da divisória da cabina de comando do lado do condutor. Na impossibilidade, poderão ser utilizados os mesmos locais previstos para os veículos de carga e tração.

Nos reboques e semirreboques, a indicação deverá ser afixada na parte externa da carroçaria, na lateral dianteira. Nos implementos montados sobre chassis de veículo de carga, a indicação deverá ser afixada na parte externa do mesmo, em sua lateral dianteira.

7.1.3. Determinação do Peso por Equipamento

Os Postos de Pesagem Veicular da ANTT são dotados de equipamentos de pesagem dinâmica, sendo que, cada pesagem executada é associada a um registro distinto no sistema de pesagem.

Existem casos em que veículos de mesma classificação apresentam limites de PBT/PBTC distintos, da mesma maneira que os pesos distribuídos por eixos. Em caso de dúvida, deve-se indicar o menor valor possível, fazendo com que o veículo seja direcionado ao pátio de estacionamento, onde poderá ser definido o limite a ser aplicado.

7.1.4. Excesso em PBT ou PBTC

Na fiscalização, admitida a tolerância quando couber, o excesso de PBT/PBTC é calculado da seguinte forma:

$$(EQ\ 1) \quad EP = \left(\sum_1^m T_m + \sum_1^n PD_n \right) - P_a$$

Em que:

EP = excesso de PBT/PBTC apurado, em kg;

m = número de composições do veículo;

$\sum_1^m T_m$ = somatória das taras de cada composição do veículo, em kg;

n = número de documentos fiscais distintos;

$\sum_1^n PD_n$ = somatória dos pesos declarados em cada documento, em kg;

P_a = peso autorizado para o veículo, em kg.

Se EP for negativo ou zero, o veículo não está com excesso. Se EP for positivo, o veículo se encontra com excesso de PBT/PBTC e deve ser autuado. Nota-se que não há a consideração de qualquer tolerância, pois o exemplo, considera a fiscalização por meio de documento fiscal.

Na fiscalização por equipamento, o excesso de PBT/PBTC é apurado automaticamente pelo sistema, devendo o agente certificar-se de que o limite de PBT/PBTC atribuído está correto.

É admissível tolerância na forma que dispuser o CONTRAN sobre os limites de PBT/PBTC e CMT.

$$(EQ\ 2) \quad EP = P_{af} - P_a$$

Em que:

EP = excesso de PBT/PBTC apurado, em kg;

P_{af} = peso verificado pelo equipamento, em kg;

P_a = peso autorizado para o veículo, considerada a tolerância, em kg.

Se EP for negativo ou zero, o veículo não está com excesso. Se EP for positivo, o veículo se encontra com excesso de PBT/PBTC e deve ser autuado.

7.1.5. Excesso em Eixo

Utilizando-se de equipamento de pesagem, os excessos de peso em eixos ou grupos de eixos, tal como para o PBT/PBTC, são apurados automaticamente pelo sistema, devendo-se certificar de que o limite de peso por grupo de eixos definido automaticamente pelo sistema de pesagem corresponde aos limites corretos, devido à observância dos pesos autorizados para cada conjunto de eixos, tipo de suspensão (em tandem ou não em tandem), quantidade de pneumáticos, dentre outros fatores.

A tolerância máxima admitida sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas será a estabelecida na legislação, devendo o agente se manter atualizado das publicações sobre o assunto.

7.1.6. Excesso na CMT

Tanto na fiscalização por meio de documento fiscal quanto na fiscalização por equipamento de pesagem, o excesso na CMT deve ser verificado com base no PBT/PBTC verificado, respeitada a tolerância prevista na Resolução n.º 258/2007/CONTRAN para autuação no caso de equipamento de pesagem.

Devem-se verificar os limites de CMT de cada modelo de veículo junto ao fabricante do veículo ou QFV ou à placa indicativa, devendo confrontar o PBT/PBTC verificado, seja pelo documento fiscal ou pelo equipamento de pesagem, com a CMT do veículo.

$$(EQ\ 3) \quad E_{CMT} = P_{af} - L_{CMT}$$

Em que:

E_{CMT} = excesso apurado na Capacidade Máxima de Tração, em kg;

P_{af} = PBT/PBTC verificado, em kg (por documento fiscal ou equipamento);

L_{CMT} = limite técnico da Capacidade Máxima de Tração, em kg (sem tolerância).

7.1.7. Penalidades

As disposições legais utilizadas na aplicação de penalidades referentes ao excesso de PBT/PBTC, ao excesso em conjuntos de eixos e excesso na CMT estão contidas no artigo 231, incisos V e X da Lei 9.503/98 (CTB).

7.1.8. Cálculo do Valor da Multa

O CTB estabelece uma faixa de progressão na aplicação da penalidade prevista pelo art. 231, V. Quanto ao excesso na CMT, previsto pelo art. 231, X, o CTB delegou a regulamentação da imposição de penalidade ao CONTRAN, que por meio da Resolução nº 258/2007/CONTRAN estabeleceu a progressão na penalidade e esclarece a metodologia para o cálculo do valor das infrações, de acordo com o art. 13 da referida Resolução.

7.2. Identificação do Infrator

Os infratores de trânsito, segundo o art. 257 do CTB, são qualificados em:

- Proprietário;
- Condutor;
- Embarcador; e
- Transportador.

O § 4º do art. 257 do CTB dispõe que, ocorrendo excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, o embarcador responde pela infração se, simultaneamente, for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele verificado. Deve-se somar o peso declarado em todas as notas e, conforme a Resolução nº 371/2010/CONTRAN, a tara do veículo ou combinação de veículos, se o resultado for inferior ao PBT/PBTC verificado pelo equipamento, o embarcador é considerado o infrator, desde que seja o único remetente da carga.

A Resolução nº 258/2007/CONTRAN, em seu art. 12, considera embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar. A palavra “expedidor” possui as seguintes definições, de acordo com o Glossário de Termos e Conceitos Técnicos dos Transportes Terrestres, disponível na intranet da ANTT.

TABELA 6 – Definições de Embarcador

Definição	Referência
Aquele que entregar a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte. Anteriormente conhecido como embarcador.	Ajuste SINIEF nº 09 de 25 de outubro de 2007
Pessoa física ou jurídica que, na origem do transporte, entrega a carga ao transportador.	DNER. Vocabulário rodoviário. Brasília, 1979.
Pessoa que remete ou expede a coisa a despachar e cujo nome figura como tal nos documentos de despacho.	Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas. Glossário e vocabulário de tráfego ferroviário. Rio de Janeiro, dez. 1971.

Portanto, um transportador que recebe toda a mercadoria que será transportada de um ou mais embarcadores e redespacha esta carga a outro(s) transportador(es) assume a qualificação de embarcador, respondendo pelas infrações que lhe cabem.

O § 5º do art. 257 do CTB estabelece que o transportador responde pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total. Logo, o transportador sempre responderá pela infração relativa ao excesso de peso nos eixos, salvo quando a infração couber ao embarcador, conforme § 4º do art. 257.

O § 6º do art. 257 do CTB impõe a responsabilidade solidária entre embarcador e transportador sempre que ocorrer excesso em PBT/PBTC e o peso declarado no documento fiscal for superior ao limite legal. Este limite legal corresponde ao Peso Autorizado (menor valor entre o limite técnico e legal), desconsiderada a tolerância. Na prática, a solidariedade se impõe sempre que o veículo apresentar excesso de peso pelo documento fiscal, salvo nos casos em que houver mais de um embarcador, caso em que é aplicado o § 5º do art. 257.

A responsabilidade solidária só é aplicada com relação a excessos em PBT/PBTC, não sendo imputável para excessos em eixos. Na responsabilidade solidária, ambos são responsáveis pela infração.

A Resolução nº 371/2010/CONTRAN estabelece que o proprietário assume a qualificação de embarcador ou transportador quando ocorrer excesso em PBT/PBTC em veículo que não está portando qualquer documento fiscal ou este não contiver a informação do peso e quando ocorrer excesso em eixos ou grupos de eixos sem porte dos documentos fiscais. Nestes casos, para a devida qualificação do infrator no Auto de Infração, o proprietário ou possuidor do veículo (nos casos de arrendamento do veículo) será qualificado como transportador.

Com isto, o quadro de infratores de excesso de peso fica da seguinte maneira:

TABELA 7 – Quadro de Infratores – conforme Resolução CONTRAN nº 547/15

Possibilidades		Responsável pelo Excesso no PBT/PBTC Cód. 683-11	Responsável pelo Excesso nos Eixos Cód. 683-12	Responsável pelo Excesso Simultâneo de Eixo e PBT/PBTC Cód. 683-13
Mercadoria sem Documento Fiscal		TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR
Único Remetente	Peso Declarado Inferior ao Verificado	EMBARCADOR	EMBARCADOR	EMBARCADOR
	Peso Não Declarado	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR
	Peso Declarado Superior ao Limite Legal	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE
Vários Remetentes	Independente Qual o Peso Declarado	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR

A infração ao art. 231, X do CTB, ou seja, transitar com excesso na capacidade máxima de tração é de responsabilidade do proprietário do veículo. O proprietário ou possuidor do veículo (nos casos de arrendamento do veículo) deve ser identificado por meio do CRLV do veículo ou da unidade tratora (em caso de CVC).

No caso de veículo de propriedade de sociedades de arrendamento mercantil, deve-se consultar os dados do arrendatário discriminado junto ao portal de consultas do DENATRAN, disponível em <https://portalservicos.denatran.serpro.gov.br/> respondendo este a todas as infrações imputáveis ao proprietário.

Quando o veículo for objeto de contrato de arrendamento, não vinculado ao financiamento do veículo ou de comodato, devidamente averbado no órgão de trânsito, o infrator será identificado como “Possuidor” no CRLV, devendo constar o seu CPF ou CNPJ e a data de término do contrato, se houver, conforme estabelecido pela Resolução nº 339/2010/CONTRAN.

Abaixo, seguem exemplos que podem ser utilizados para caracterização de operações de subcontratação e de redespacho:

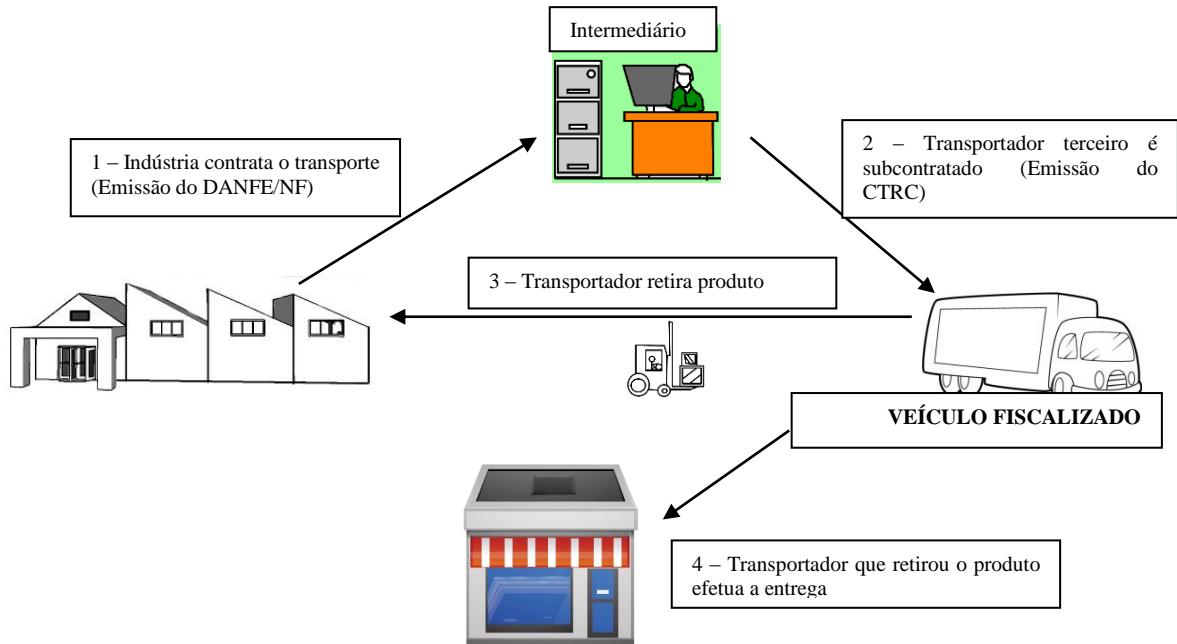


Figura 66 - SUBCONTRATAÇÃO – Exemplo 1

Observa-se que no caso da subcontratação o emissor da nota fiscal é o responsável pelo embarque das mercadorias no veículo fiscalizado, sendo o intermediário mero negociador da operação de transporte, não tendo contato com a carga ou veículo fiscalizado.

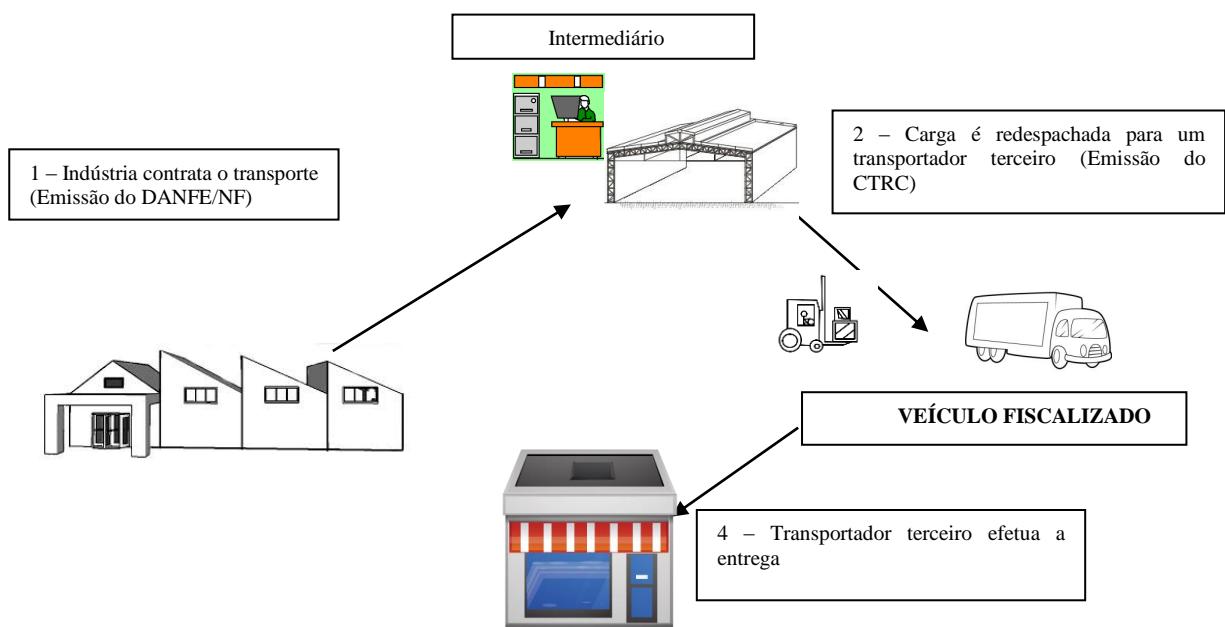


Figura 67 - REDESPACHO – Exemplo 2

Observa-se que no caso do redespacho o emissor da nota fiscal da mercadoria não é responsável pelo embarque daquelas no veículo fiscalizado, sendo o intermediário a pessoa que manipulou a carga.

Podem acontecer outras situações onde a carga não é originária de um único fabricante ou emissor da nota fiscal da mercadoria, devendo ser o caso analisado para constatação de carga fracionada, acontecendo quando a carga for proveniente de mais de um embarcador ou for uma carga consolidada por terceiros, conforme exemplos que seguem:

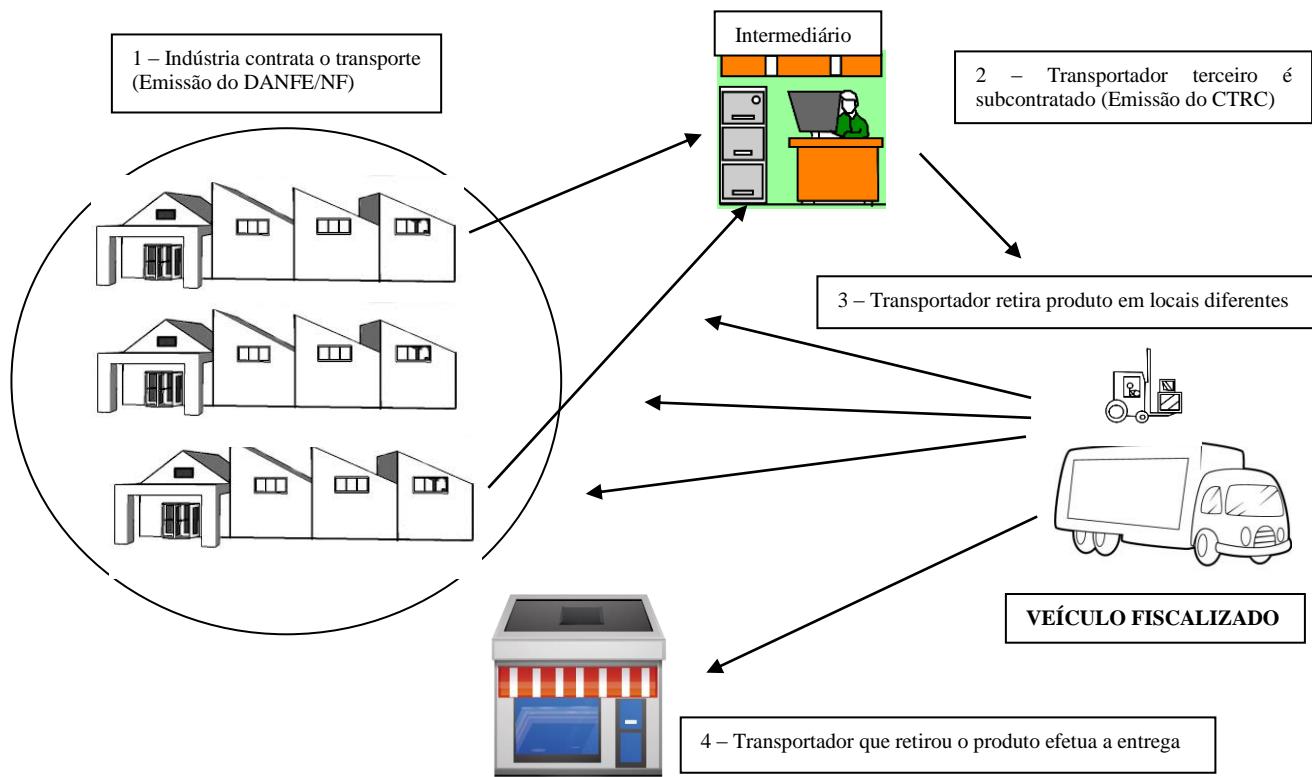


Figura 68 - Carga fracionada - Exemplo 3

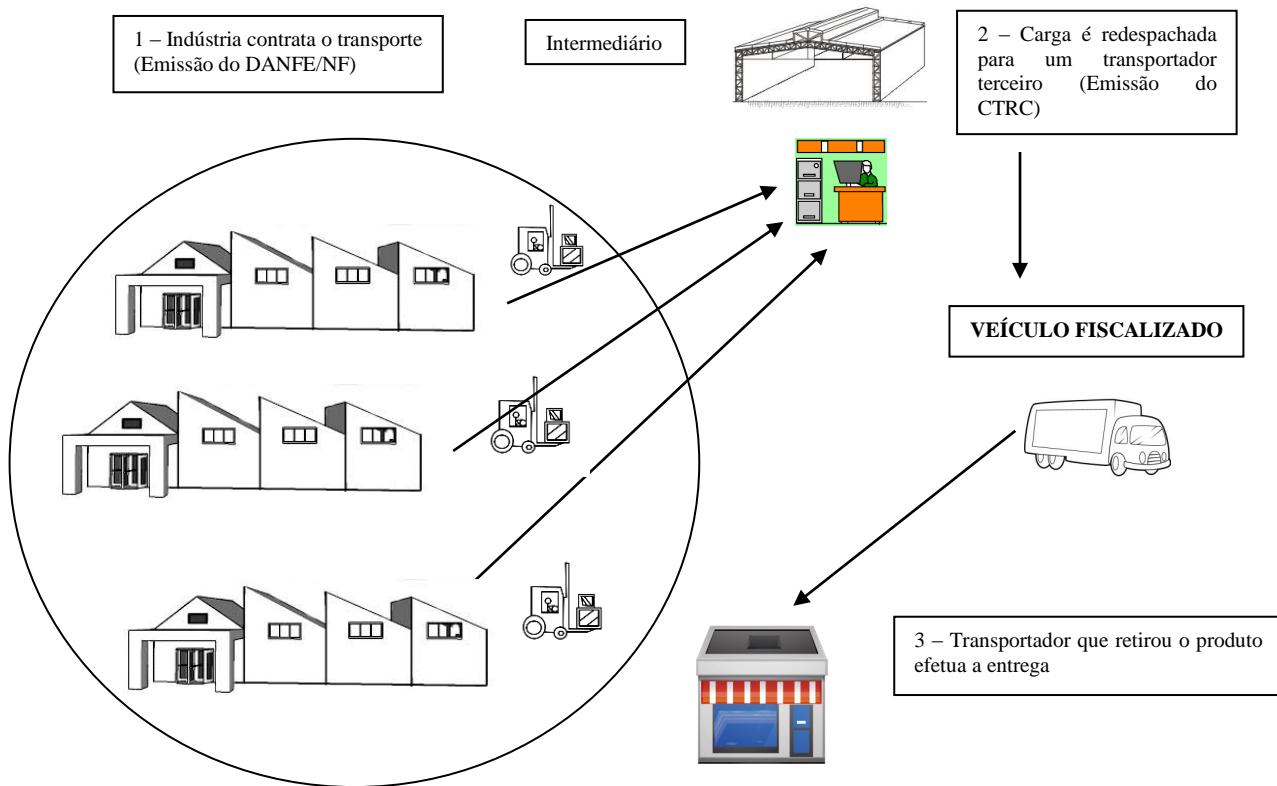


Figura 69 - Carga consolidada - Exemplo 4

Nos exemplos apresentados observamos duas situações que se distinguem pelo fato de, no exemplo 4, a carga ser consolidada pelo intermediário, caracterizando um único embarcador no momento da fiscalização, enquanto que no terceiro exemplo, o transportador fiscalizado retirou a carga em múltiplos locais, caracterizando múltiplos embarcadores.

Para constatar a responsabilização pela infração, os documentos apresentados no ato da fiscalização devem ser analisados pelo agente, buscando caracterizar a forma pela qual a operação de transporte rodoviário foi realizada, devendo este se atentar em alguns campos dos documentos fiscais que expõem as circunstâncias da ação para enquadramento do embarcador.

Sendo a carga unitária (apenas um documento fiscal da carga), nos termos dos exemplos 1 e 2, onde não há contratação direta do emissor do documento fiscal da carga com o transportador fiscalizado, para indicação do embarcador, deve-se analisar:

- Se a placa do veículo fiscalizado está no documento fiscal da mercadoria, caracterizando a subcontratação, pois o embarque da carga se deu diretamente no veículo analisado.
- Se apresentado somente o documento de transporte (CTRC, DACTE, Manifesto, Ordem de Coleta, etc.) deverá ser solicitado o documento fiscal da carga para verificar se houve indicação do veículo nos dados do “transportador”.

c) Havendo discordância do veículo citado no DANFE e o veículo fiscalizado ou ainda ausência de indicação, deve ser analisado o documento de transporte para verificar a relação contratual.

d) Não sendo conclusiva a análise do documento de transporte ou na inexistência deste, as informações prestadas pelo condutor do veículo servirão de base para caracterização do embarcador.

e) Caso a carga seja embarcada no veículo fiscalizado diretamente pelo emissor do documento fiscal (exemplo 1), não havendo transbordo parcial ou integral ou ainda o carregamento em local ou por pessoa diversa da emissora do documento, caracteriza-se a subcontratação do serviço e o enquadramento do emissor do documento fiscal da carga como embarcador se peso declarado na nota fiscal for inferior àquele aferido.

f) Nos casos em que a carga foi embarcada ou modificada pelo intermediário da operação (exemplo 2), caracterizando o redespacho, este passa a ser enquadrado como embarcador, momento em que o emissor da nota fiscal da mercadoria deixa de ter responsabilidade pelo excesso de peso constatado.

Sendo a carga múltipla (mais de um documento fiscal da carga), nos termos dos exemplos 3 e 4, onde não há contratação direta dos emissores dos documentos fiscais das cargas com o transportador fiscalizado, para indicação do embarcador e do transportador, além dos quesitos já citados, deve-se analisar:

a) Caso a carga foi embarcada no veículo fiscalizado diretamente pelos emissores dos documentos fiscais das cargas (exemplo 3), não havendo transbordo parcial ou integral ou ainda o carregamento em local ou por pessoa diversa das emissoras dos documentos, caracteriza-se a subcontratação do serviço, trata-se de “carga proveniente de mais de um embarcador”, portanto o infrator é o transportador fiscalizado.

b) Nos casos em que a carga foi consolidada e embarcada pelo intermediário da operação (exemplo 4), caracterizando o redespacho, este passa a ser enquadrado como embarcador, sendo o único agente a manipular a carga consolidada no veículo fiscalizado, assumindo com isso a responsabilidade de embarcador se o peso declarado (decorrente da soma do peso de todas as mercadorias) for inferior àquele aferido.

Considerou-se que o peso da mercadoria foi devidamente declarado para todos os casos expostos, pois, caso contrário, o transportador será considerado o infrator, mesmo que em um rol de múltiplas notas fiscais uma somente não apresentar o peso, nos termos da Resolução nº 371/2010/CONTRAN.

7.3. Lavratura do Auto de Infração

Ao presenciar o cometimento de infração relativa a excesso de peso, dimensões ou lotação dos veículos, o agente da ANTT lavrará o respectivo Auto de Infração de Trânsito – AIT, que se constitui de ato vinculado na forma da Lei, não havendo discricionariedade do agente com relação a sua lavratura.

Não é cabível a estipulação de quaisquer limites adicionais aos previstos na legislação para fins de lavratura de auto de infração. Quando a infração for constatada por equipamento, o auto de infração deve ser o correspondente à primeira pesagem válida pela balança de precisão que indicar excesso de peso, salvo se os limites aplicados estiverem incorretos, sendo necessária uma segunda pesagem para averiguação.

É necessária para a lavratura do Auto de Infração, a entrega dos seguintes documentos:

- CRLV do veículo trator
- Documento Fiscal (Nota Fiscal, DANFE, Manifesto de Carga, DAMDFE, Conhecimento de Transporte e DACTE)
- CNH do condutor
- Outros documentos, quando for o caso (AE, AET, FICHA DE EMERGÊNCIA)

Ao agente da ANTT lotado em Posto de Pesagem Veicular cabe o preenchimento do auto de infração, em talonário ou por meio do SIFAMA, bem como a operacionalização de todas as funcionalidades disponíveis no sistema disponibilizado pela ANTT, com senha pessoal e intransferível, responsabilizando-se por utilização indevida por terceiros não autorizados.

7.4. Aplicação da Medida Administrativa

Ocorrendo a necessidade de adoção da medida administrativa, coletados os dados necessários para confecção do AIT, todos os documentos devem ser devolvidos ao proprietário ou preposto, observados o disposto no Art. 9º da Resolução nº 258/2007/CONTRAN e no §2º do Art. 4 da Resolução n.º 210/2006/CONTRAN e alterações.

É permitida, desde que por iniciativa do infrator, a realização de uma nova operação de transporte a partir do posto de fiscalização, com a modificação da Combinação de Veículos de Carga – CVC, sendo, nesta hipótese, dispensada a medida administrativa caso a nova combinação esteja dentro dos limites de peso e dimensões previstos na legislação vigente. Ressalta-se que, na utilização de outro veículo, por se tratar de uma nova operação de transporte, o transportador deve apresentar a documentação fiscal e de transporte relativa a esta nova operação.

Fica vedada ao agente de fiscalização a indicação de modificação da Combinação de Veículos de Carga – CVC (“troca de cavalo”) ou outra forma de regularização do excesso constatado que caracterize prestação de assessoria. Havendo questionamentos sobre as alternativas permitidas para a regularização do transporte, em respeito ao princípio da publicidade, o agente poderá indicar as possibilidades previstas em lei e nesse manual operacional.

Não é permitida a permanência de pessoas ou veículos nos PPVs com a finalidade de aguardar a contratação para efetuar transbordo ou remanejamento de carga, sendo também vedada a indicação por colaboradores da concessionária e por Agentes da ANTT, de qualquer forma de contato de terceiros destinados a esse fim.

É vedado qualquer abandono, despejo ou inutilização da carga no interior das dependências do PPV, devendo o responsável pela carga efetuar a limpeza e descontaminação do local caso haja qualquer derramamento, mesmo que acidental.

As repesagens de veículos flagrados pela balança de precisão com excesso de peso somente serão permitidas para fins de regularização ou em caso de erro do equipamento de pesagem, sendo vedada a repesagem para simples verificação da primeira pesagem, a qual será utilizada para efeito de penalidade.

O veículo poderá prosseguir viagem, devendo ser liberado sem cumprir as medidas administrativas previstas em ambos os artigos supracitados, desde que os excessos verificados em cada grupo de eixos sejam, simultaneamente, inferiores a 12,5% (doze e meio por cento) do menor valor entre os pesos e capacidades máximas estabelecidos pelo CONTRAN e os pesos e capacidades indicados pelos fabricantes ou importador.

Respeitado o art. 9º da Resolução nº 258/2007/CONTRAN, combinado com os artigos 6º e 7º, portanto, um veículo que apresenta excessos em eixos, pode seguir viagem sem efetuar o remanejamento ou transbordo. Salientamos que o art. 9º da referida Resolução não se aplica aos excessos em PBT/PBTC ou CMT.

As Coordenações de Fiscalização podem definir procedimentos específicos para dispensa de medida administrativa baseadas em condições operacionais de cada posto de fiscalização, a fim de aperfeiçoar a operação.

Para orientação quanto à liberação de veículos, segue o fluxograma abaixo:

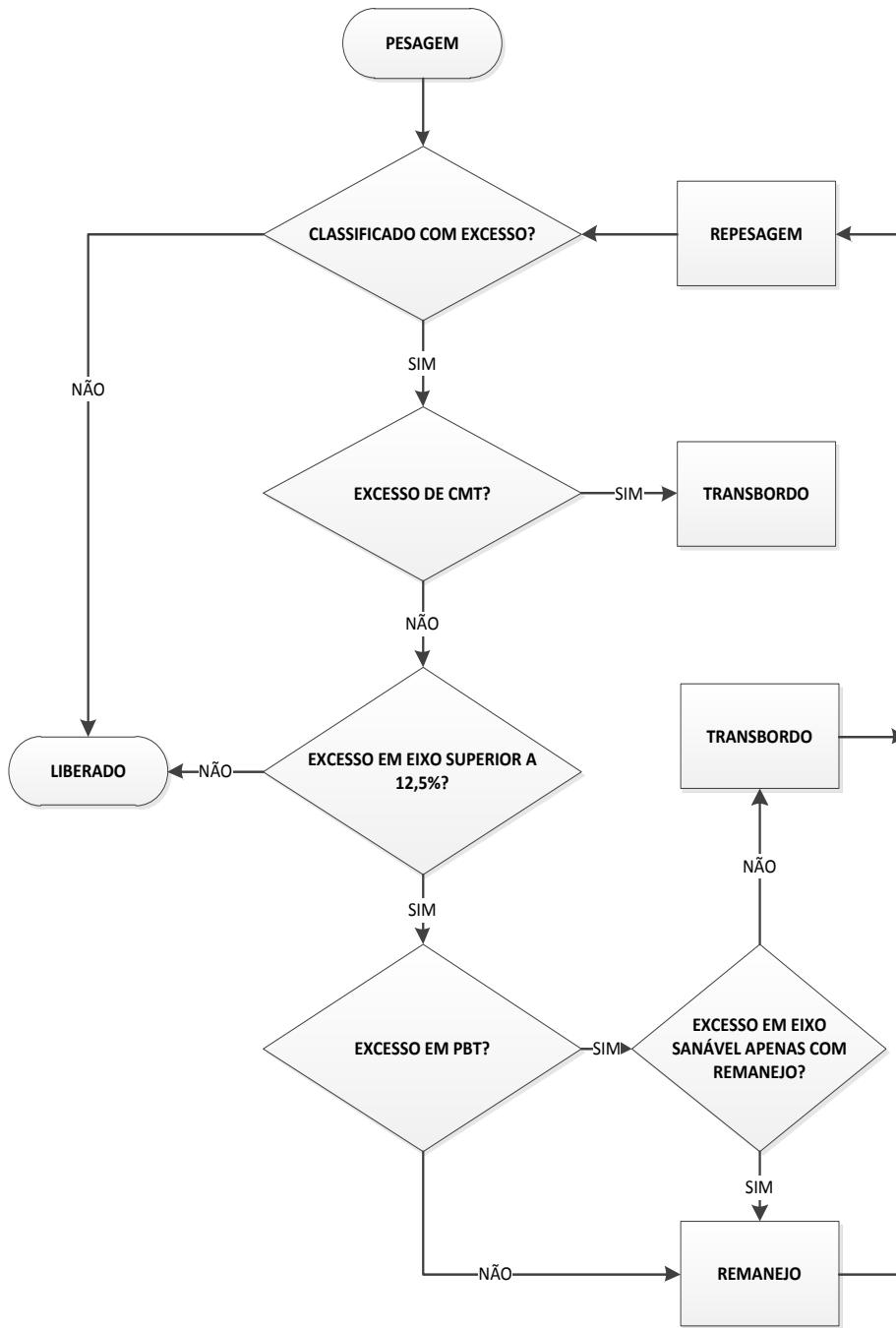


Figura 70: Fluxograma para liberação de veículos

Quando dispensadas as medidas administrativas, via de regra, o veículo deverá ser liberado. O infrator poderá optar por prosseguir viagem ou sanar a irregularidade no local, não havendo discricionariedade do agente da ANTT em decidir pela regularização total ou parcial dos excessos. Efetuada a autuação, estando o veículo liberado sem aplicação de medidas administrativas, o condutor ou preposto deve ser informado que enquanto persistir as irregularidades, o veículo estará sujeito à aplicação de novas penalidades, caso seja novamente fiscalizado.

O limite utilizado para a liberação da adoção da medida administrativa deve ser o menor entre o limite técnico e o limite legal, devendo ser consultado junto ao fabricante ou tarjeta de indicação no veículo o limite estabelecido por eixo e para o PBT/PBTC para o modelo específico do veículo que se encontra em procedimento de fiscalização.

O remanejamento consiste na realocação da carga exercida sob os eixos, ou seja, os pontos de contato do veículo com o pavimento, de modo que os excessos por eixo sejam eliminados ou se enquadrem dentro dos limites tolerados na legislação. O transbordo consiste na retirada da carga de um veículo que excede o limite de PBT/PBTC ou CMT para outro. Ambos os procedimentos são de responsabilidade do infrator/proprietário, não eximindo o infrator da autuação cabível.

7.4.1. Burla à Fiscalização

Esta seção indica as principais condutas de burla à fiscalização. Os artifícios utilizados são muitos, portanto, não se trata de um rol exaustivo.

7.4.1.1. Suspensão de Eixos

Para determinadas configurações de veículos e tipos de excesso de peso, é possível que o condutor camufla o real excesso de peso do veículo com a suspensão total ou parcial de algum dos eixos do veículo.

A suspensão é total quando a ação provoca a mudança de configuração do veículo e parcial quando o procedimento ocasiona uma sobrecarga excessiva de peso nos eixos adjacentes, geralmente do mesmo conjunto, com o alívio substancial de peso no eixo suspenso.

Exemplo:

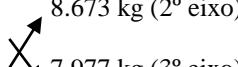
Suspensão Total

Um veículo de classe 2S3 suspende totalmente o 1º eixo do semirreboque. Desta maneira, o equipamento de pesagem o classifica como um veículo de classe 2S2.

Suspensão Parcial

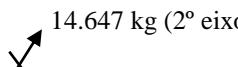
Um veículo de classe 3C apresenta, aproximadamente, os seguintes pesos por eixo reais.

Grupo 1 – 7.200 kg

Grupo 2 – 16.650 kg 

Entretanto, durante a pesagem o condutor suspende parcialmente o último eixo do 2º conjunto de eixos (3º eixo do veículo), permanecendo com a classificação 3C.

Grupo 1 – 6.190 kg

Grupo 2 – 17.800 kg 

Alguns condutores se utilizam deste artifício, pois o procedimento de suspensão total ou parcial de eixos é capaz de alterar significativamente os valores de diversos conjuntos de

eixos do veículo, ocasionando, em alguns casos, a liberação do veículo sem a aplicação de qualquer penalidade ou medida administrativa, visto que o equipamento não detecta qualquer irregularidade de excesso de peso.

Ainda, a Resolução nº 210/2006/CONTRAN não proíbe a tecnologia de controle de pressão da suspensão, apenas estabelece um limite de regulagem. Logo, os eixos isolados (tipo Wanderléa e afins) podem ser livremente alterados para remanejar a carga sobre os eixos. O limite de regulagem de 1.700kg só se aplica a eixos no mesmo grupo e não há previsão legal de penalidades, portanto, não poderá ser objeto de aplicação de medida administrativa. A diferença entre eixos de mesmo grupo devem ser utilizadas apenas como forma de obter a melhor pesagem do veículo.

7.4.1.2. Passagem Incorreta pela Balança de Precisão

As placas de pesagem geralmente não estão dispostas ao longo de toda a largura da pista da balança de precisão. Alguns condutores conduzem o veículo o mais próximo possível das muretas de contenção a fim de tentar aliviar o peso sobre as células de carga do equipamento de pesagem.

As imagens abaixo evidenciam os danos causados ao longo do tempo à mureta de contenção da balança de precisão de um PPV da ANTT pela recorrente utilização deste método de burla à fiscalização.



FIGURA 71 – Danos à mureta de contenção

Devem-se providenciar medidas para dificultar esta conduta, tais como, colocação de dispositivos que impeçam a manobra (cones, bombonas) e comunicar à chefia imediata, para que esta solicite soluções de adequação junto à Concessionária.

7.4.1.3. Retirada de Pressão dos Pneus

Alguns condutores de veículos retidos para aplicação da medida administrativa de remanejamento ou transbordo retiram parte da pressão dos pneus para a diminuição do sobrepeso.

Além desta medida não estar prevista como medida administrativa cabível, a Resolução nº 14/1998/CONTRAN estabelece que, para circular em vias públicas, os veículos devem estar dotados de pneus que ofereçam condições mínimas de segurança, portanto, se o verificado que os pneus do veículo estão flagrantemente descalibrados, de forma a comprometer a segurança, deverá comunicar o condutor que tal procedimento não será permitido.

7.4.1.4 Retirada Provisória de Carga, Equipamentos ou Passageiros

A retirada provisória de qualquer objeto com peso do veículo não é permitida para fins de regularização do excesso de peso. Isto inclui a retirada de ferramentas do veículo, tais como, estepe, chave de roda e macaco, da carga do veículo ou o desembarque de pessoas transportadas.

7.5. Casos Particulares

Esta seção é dedicada ao tratamento de casos que, por suas particularidades, requerem tratamento especial quanto à orientação de procedimentos.

Em muitos deles, o agente da ANTT possui a discricionariedade na aplicação de certas determinações legais, como a medida administrativa de remanejamento ou transbordo. O poder discricionário confere aos agentes da ANTT a competência de tomar determinada ação com base em critérios por si mesmos estabelecidos e delimitados pela legislação vigente.

O § 2º do art. 8º da Resolução nº 258/2007/CONTRAN prevê que, 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.

É importante ressaltar que, caso o agente determine a realização de medida administrativa, dentro dos casos previstos na legislação, o infrator é o único responsável pela conservação da carga durante a retenção, bem como pela realização do transbordo ou remanejamento em condições seguras, não cabendo responsabilização do agente da ANTT em caso de danos a carga ou acidentes durante a operação de regularização.

As condições de segurança devem ser avaliadas pelo agente com base no excesso apurado, no tipo de veículo e na natureza da carga, dentre outras circunstâncias.

7.5.1. Produtos Perecíveis e Cargas Vivas

A Resolução nº 216/2004/ANVISA define que são considerados produtos perecíveis os produtos alimentícios, alimentos in natura, produtos semipreparados ou produtos preparados para o consumo que, pela sua natureza ou composição, necessitam de condições especiais de temperatura para a sua conservação.

Alguns produtos não destinados ao consumo também necessitam de condições especiais de temperatura para a sua conservação, como uma carga contendo flores.

Tendo dúvidas quanto ao enquadramento da carga como produto perecível, o agente deve aplicar a medida administrativa cabível, que será efetuada às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável. Desta maneira, o infrator tem total responsabilidade pela conservação da carga.

Alguns veículos transportando carga de origem animal podem apresentar lacre do SIF – Serviço de Inspeção Federal, sistema do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Qualquer procedimento necessário para o rompimento do lacre e cumprimento da medida administrativa aplicada é de responsabilidade do infrator.

7.5.2. Produtos Perigosos

Esta seção possui o único propósito de fornecer informações mínimas para a devida caracterização do transporte rodoviário de produtos perigosos, de modo a subsidiar sua decisão quanto aos procedimentos de fiscalização de veículos transportando este tipo de carga. Detalhes sobre a fiscalização do transporte terrestre de produtos perigosos poderão ser obtidos em documento específico para a área.

A Resolução nº 5.232/2016/ANTT, com suas alterações, é a principal referência para o transporte terrestre de produtos perigosos, apresentando em seus anexos as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

O regulamento brasileiro do transporte rodoviário de produtos perigosos baseia-se nas recomendações emanadas pelo Comitê de Peritos em Transporte de Produtos Perigosos das Nações Unidas, que são atualizadas periodicamente, e publicadas no Regulamento Modelo conhecido como "Orange Book", bem como no Acordo Europeu para o Transporte Rodoviário.

O transporte rodoviário de produtos considerados perigosos, por representarem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente, é submetido às regras e aos procedimentos estabelecidos pelo Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução nº 3.665/2011/ANTT e alterações, complementado pelas Instruções aprovadas pela Resolução nº 420/2004/ANTT e suas alterações, sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto.

Na rotina operacional do Posto de Pesagem, durante a aferição de peso na balança de precisão, os veículos transportando produtos perigosos, que forem direcionados automaticamente ao pátio, devem ser objeto de fiscalização. No caso da execução de Operação de Comando com a finalidade de fiscalizar o Transporte de Produtos Perigosos, os agentes poderão efetuar a seleção de veículos sem a automatização dos sistemas de pesagem.

Veículo transportando carga classificada como perigosa cujo sistema eletrônico de pesagem oriente sua entrada ao pátio e seja submetido à fiscalização deverá ser registrado no RDO, bem como, sua liberação devidamente motivada e justificada. A fiscalização deverá observar as orientações contidas neste **MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL E INTERNACIONAL DE PRODUTOS PERIGOSOS – TRPP**.

Devem-se considerar as restrições de retenção previstas para essa modalidade de transporte que se relacionam com a classificação do produto perigoso transportado, que deve ser verificada no ato da fiscalização por meio da ficha de emergência.

Nas operações de rotina em Postos de Pesagem, havendo risco para execução de transbordo ou remanejamento (vazamentos, contaminação, explosão, etc.) e considerando a indisponibilidade de infraestrutura apropriada para execução de carga e descarga em veículos transportando produtos classificados como perigosos, a fiscalização deverá proceder a liberação após autuação. Para tanto, deverá ser registrada em RDO a liberação excepcional por razões de preservação da incolumidade pública.

Exceção à regra anterior poderá ser admitida quando for constatado flagrante abuso às legislações inerentes a essa modalidade de transporte, desde que a iniciativa seja previamente avaliada pela Coordenação Nacional de Transporte de Produtos Perigosos.

7.5.2.1. Identificação de veículo transportando produto perigoso

Unidades de transporte transportando produtos perigosos são inicialmente identificadas pela sinalização de risco que deve estar afixada a sua superfície externa. Cabe ressaltar que a legislação prevê a isenção para o uso de tal sinalização em casos específicos, como quando o transporte é realizado em quantidade limitada por unidade de transporte.

Também, por meio da análise da documentação da carga, é possível identificar se o carregamento contém produtos perigosos, tendo em vista que as informações relativas aos produtos transportados devem constar no documento fiscal para o transporte. Via de regra, também é obrigatório o porte do Envelope para Transporte e da Ficha de Emergência, contendo informações de segurança sobre os produtos perigosos transportados.

Se houver fundada suspeita, o agente deverá solicitar a abertura do compartimento de carga, quando se tratar de transporte fracionado, para verificar o real conteúdo transportado. Ressalta-se que é proibido ao agente abrir ou solicitar a abertura de volumes ou embalagens contendo produto perigoso. Em nenhum caso deve ser solicitada ou realizada pelo agente a abertura de equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel.

A Resolução nº 5.232/2016/ANTT contém a relação de produtos perigosos, porém tal relação não é exaustiva. A classificação de um produto como perigoso para o transporte, de acordo com o item 2.0.0 do Anexo da Resolução nº 5.232/2016/ANTT deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor, orientado pelo fabricante, tomando como base as características físico-químicas do produto, alocando-o numa das classes ou subclasse descritas nos capítulos 2.1 a 2.9 do referido Regulamento, conforme os critérios ali estabelecidos.

7.5.2.2. Documento fiscal

O documento fiscal para o transporte de produtos perigosos é qualquer documento (declaração de carga, nota fiscal, conhecimento de transporte, manifesto de carga ou outro documento que acompanhe a expedição) que contenha as informações exigidas no item 5.4.1.3.1 e a declaração exigida pelo item 5.4.1.7.1 do Anexo da Resolução nº 5.232/2016/ANTT, ou seja:

- o número ONU, precedido das letras “UN” ou “ONU”;
- o nome apropriado para embarque;
- o número da Classe de Risco principal;
- o número da Classe ou da Subclasse dos riscos subsidiários;
- o Grupo de Embalagem correspondente à substância ou artigo;
- a quantidade total por produto perigoso abrangido pela descrição; e
- a Declaração do Expedidor.

7.5.2.3. Painel de segurança e rótulo de risco

As unidades de transporte e de carga que contenham produtos perigosos devem portar nas superfícies externas rótulos de risco (laterais e traseira) e painéis de segurança (laterais, frente e traseira) advertindo o risco potencial do produto carregado.

Os rótulos de risco têm a forma de um quadrado, colocado num ângulo de 45° (forma de losango) contendo, na metade superior, o pictograma (símbolo de identificação do risco) e, na metade inferior, o número da Classe ou Subclasse de Risco dos produtos. Modelos desses rótulos são mostrados no item 5.2.2.2.2 da Resolução nº 5.232/2016/ANTT.

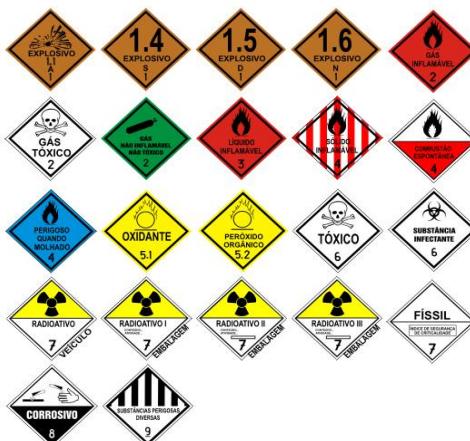


FIGURA 72 – Modelo de Rótulo de Risco

O painel de segurança caracteriza-se por um painel retangular de cor laranja com dimensões de 300 mm de altura por 400 mm de cumprimento contendo o número de risco e o número ONU, devendo estar em posição adjacente ao rótulo de risco.

Em caso de transporte de mais de um produto perigoso de classes de risco diferentes, a sinalização do veículo é composta somente por esse painel laranja sem nenhuma inscrição.



FIGURA 73 – Modelo de Painel de Segurança

7.5.2.4. Ficha de emergência e envelope para o transporte

Como documentação de porte obrigatório, temos a Ficha de Emergência e o Envelope para o Transporte. A Ficha de emergência é para uso da equipe que irá atender uma emergência, não para serem executadas pelo condutor do veículo ou pela fiscalização.

Em caso de emergência, deve-se promover, junto aos operadores da concessionária e ao condutor do veículo, o resguardo do trânsito, com o isolamento da área e acionamento da equipe de emergências pelos telefones constantes no envelope para transporte.

FICHA DE EMERGÊNCIA		
Expedidor Endereço Tel:	Nome apropriado para embalagem	Número de risco: Número de risco: Classe ou subclasse de risco: Descrição da classe ou subclasse de risco: Grupo de embalagem
Aspectos: EPI de uso exclusivo da equipe de atendimento a emergência:		
RISCOS		
Fogo:		
Saúde:		
Modo Ambiente:		
EM CASO DE ACIDENTE		
Vazamento:		
Fogo:		
Polidação:		
Envolvimento de pessoas:		
Informações ao médico:		
Observações:		

FIGURA 74 – Modelo Ficha de emergência



FIGURA 75 – Modelo Envelope para o transporte

7.5.2.5. Transbordo e remanejamento

Como dito anteriormente, a legislação de trânsito permite, a critério do agente e observada as condições de segurança, a liberação da medida administrativa a veículo transitando com excesso de peso que esteja transportando produtos perigosos.

São muitos os riscos envolvendo o remanejamento/transbordo de produtos perigosos. Por isso, o agente da ANTT deve avaliar uma conjuntura de parâmetros antes de aplicar qualquer medida administrativa. As seguintes perguntas podem auxiliar a decisão: o valor do

excesso justifica o risco? O veículo está próximo do destino? Qual o produto transportado? Quais os riscos deste produto? Como ele está acomodado? Se tratar de carga fracionada, qual o volume referente ao produto perigoso comparado ao total de carga transportada? Como será feito este transbordo? O veículo que receberá a carga atende à regulamentação para o transporte deste produto? Qual o risco de contaminação ao meio ambiente? Qual a posição dos demais veículos retidos em relação ao veículo transportando o produto perigoso? E qual a carga destes veículos? Haverá riscos à saúde e à integridade física dos pedestres, usuários, prepostos, operadores da concessionária? Haverá necessidade de isolamento da área, considerando no pátio poderá haver outros veículos retidos. O agente possui conhecimento sobre o manuseio do produto, suas características e riscos?

Julgando pela aplicação da medida administrativa, deve-se observar ainda se o veículo que receberá a carga atende à Regulamentação de Transporte de Produtos Perigosos. Durante o transbordo ou remanejamento do produto, pode haver risco de contaminação do meio ambiente, o que pode gerar consequências graves. Outro fator preponderante é avaliar se o veículo que transporta o produto perigoso está devidamente isolado dos demais veículos retidos, de modo a minimizar os riscos aos usuários.

Os veículos transportando produtos perigosos terão prioridade no atendimento perante os demais, inclusive quanto à lavratura de Auto de Infração.

Para detalhamento do processo de fiscalização de veículos transportando produtos perigosos, deve ser consultado o Manual de Procedimento de fiscalização específico.

O agente que, optar por exigir a realização do transbordo ou remanejo de produto perigoso deverá registrar no RDO ou no Livro de ocorrências as justificativas para tomada de decisão e acompanhar todos os procedimentos adotados com a finalidade de fornecer relatório consolidado com todas as informações relativas à ocorrência.

7.5.2.6. Auto de infração

Se constatado excesso de peso, que infrinja os limites técnico operacionais do veículo ou equipamento recomendado pelo fabricante, além do auto de infração lavrado no SIFAMA, o agente deverá autuar o transportador e o expedidor (emboscador) por transportar produto perigoso em veículo com condições técnicas inadequadas, devendo o agente descrever na observação do AI de TRPP o limite de PBT ou PBTC do veículo e o PBT ou PBTC verificado no ato da fiscalização.

Enquadramento para o transportador:

Código da infração: 93261

Atrigo: 53 Inciso: I Alínea: "c"

Enquadramento para o Expedidor:

Código da infração: 96361

Atrigo: 54 Inciso: I Alínea: "b"

7.5.3. Passageiros

Ocorrendo excesso de peso em veículos da espécie passageiros, será lavrado Auto de Infração e o infrator será o Transportador, sendo este a empresa responsável pelo transporte, com base em bilhete de passagem ou nota fiscal de serviço de transporte, ou o proprietário do veículo e equiparado (arrendatário, possuidor).

Até que os sistemas de pesagem se adequem aos limites por eixo estabelecidos na Resolução nº 625/2016/CONTRAN, é necessário alterar manualmente os limites nos sistemas de autuação.

Todos os ônibus devem ter as plaquetas vistoriadas para confirmar o limite de CMT.

Caso a CMT seja menor, geralmente 19.500 kg, o PBT considerado, limitado ao limite técnico, deve ser igual à CMT. Caso a CMT seja maior, o limite será o da Resolução nº 210/2006/CONTRAN alterada pelas Resoluções nº 502/2014 e nº 628/2016.

A Superintendência de Fiscalização pode definir as condições para a realização ou dispensa de medida administrativa em veículos de transporte de passageiros, baseado em critérios de segurança, por meio de instrução de serviço, ou delegar a competência para definição destes critérios às Coordenações de Fiscalização.

As Unidades Regionais devem realizar estudos para identificação de pontos de apoio próximos aos PPVs que propiciem uma estrutura satisfatória de conforto, local para alimentação e higiene pessoal de passageiros, podendo ser usados como base para a realização de transbordo dos veículos em análise.

Os postos de pesagem cuja sinalização esteja adequada à execução da fiscalização de excesso de peso e CMT em veículos transportando passageiros deverão observar as seguintes orientações:

- a) Ao atendimento a veículos transportando passageiros deverá ser dada prioridade.
- b) A fiscalização de excesso de peso e CMT nos veículos da espécie PASSAGEIROS em Postos de Pesagem Veicular da ANTT, fixos ou móveis são obrigatórias e não devem ser realizadas com caráter educativo.
- c) Ocorrendo excesso de peso em veículos da espécie PASSAGEIROS, será lavrado Auto de Infração e o infrator será o Transportador, sendo este a empresa responsável pelo transporte, com base em bilhete de passagem ou nota fiscal de serviço de transporte, ou o proprietário do veículo e equiparado (arrendatário, possuidor).
- d) Considerando as condições operacionais dos postos de pesagem e a necessidade de tratamento prioritário e singular para veículos de passageiros, devendo ser observado o previsto na Resolução nº 4.287/2014/ANTT. Esclarece-se que apenas no caso de flagrante de transporte clandestino, nos termos do Art. 1º da Resolução nº 4.287/2014/ANTT poderá ser adotada a medida administrativa de apreensão, após previa comunicação e análise do caso pela respectiva Coordenação Regional.
- e) As medidas administrativas aplicáveis aos veículos da espécie “PASSAGEIROS” dependem da existência de condições adequadas para sua realização.
- f) Obedecer à Resolução nº 502, de 23/09/2014, conforme abaixo:

Art. 1º Acrescentar o Art. 2-A na Resolução nº 210, de 13 de novembro de 2006, do CONTRAN com a seguinte redação:

“Art. 2-A Os veículos de característica rodoviária para transporte coletivo de passageiros, fabricados a partir de 01 de janeiro de 2012, terão os seguintes limites

máximos de peso bruto total (PBT) e peso bruto transmitido por eixo nas superfícies das vias públicas:

I. Peso bruto por eixo:

- a) Eixo simples dotado de 2 (dois) pneumáticos = 7t;
- b) Eixo simples dotado de 4 (quatro) pneumáticos = 11t;
- c) Eixo duplo dotado de 6 (seis) pneumáticos = 14,5t;
- d) Eixo duplo dotado de 8 (oito) pneumáticos = 18t;
- e) Dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, dotados de 2 (dois) pneumáticos cada = 13t.

II. Peso bruto total (PBT) = somatório dos limites individuais dos eixos descritos no inciso I.

Parágrafo Único. Não se aplicam as disposições desse artigo aos veículos de característica urbana para transporte coletivo de passageiros.

Nos postos de pesagem veicular – PPV, a fiscalização de veículos transportando passageiros tem como objetivo a verificação do excesso de peso e da Capacidade Máxima de Tração. Contudo, caso seja identificada alguma irregularidade que comprometa a segurança dos passageiros, relacionada às condições veiculares, o agente responsável pelo turno deverá comunicar a ocorrência à Coordenação Regional para tomada de decisão quanto à retenção do veículo. Somente veículos direcionados automaticamente pelo sistema de pesagem serão objetos de fiscalização. Excetuam-se dessa regra as operações de comando efetuadas no PPV.

As ocorrências envolvendo o transporte de passageiros, que não estejam relacionadas ao excesso de peso, deverão ser comunicadas por e-mail à Coordenação Regional com dados do veículo, da pesagem, da infração, anexos comprobatórios, descrição dos fatos e demais desdobramentos, além de ter registro em Livro de Ocorrências.

7.5.4. Carga Líquida à Granel

As balanças de pesagem precisam estar devidamente verificadas pelo órgão metrológico e liberadas para a medição de peso em veículos transportando carga líquida, não podendo ter restrição ou impedimento no laudo de verificação.

Os veículos transportando carga líquida a granel não estão isentos da fiscalização de peso caso a balança não esteja devidamente verificada e liberada para esse tipo de carga, e sim que, excepcionalmente, a fiscalização é feita apenas por documento fiscal.

A fiscalização de veículos transportando carga líquida ou gasosa pode ser feita mediante análise de documentação fiscal, não sendo aplicada a tolerância de 5% sobre os limites de PBT/PBTC. Entretanto, há uma exceção prevista pela Resolução nº 341/2010/CONTRAN, que cria Autorização Específica para os veículos ou combinações de veículos equipados com tanques que apresentem excesso de até 5% nos limites de PBT/PBTC. Outra exceção é prevista pela Resolução nº 604/2016/CONTRAN, que permite a aplicação da tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no PBT ou PBTC para veículos que estiverem transportando produtos classificados como Biodiesel (B-100) e Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP), por meio de balança rodoviária ou por meio de nota fiscal até 31 de julho de 2019.

Quando proceder à fiscalização de peso de veículos ou combinações de veículos dotados de equipamentos tanque para transporte de produtos líquidos e gasosos com data de licenciamento entre 1º de janeiro de 2000 e 31 de dezembro de 2007, deve verificar se é

portada AE referente a este veículo. Caso afirmativo, deve considerar a tolerância de 5% sobre os limites regulamentares de PBT/PBTC, aplicando-se nos demais casos o disposto no art. 11 da Resolução nº 258/2007/CONTRAN.

Conforme o art. 11, não há qualquer tolerância sobre o peso declarado. Portanto, além dos casos de liberação a critério do agente (produtos perecíveis ou perigosos), não há possibilidade de liberação sem transbordo.

A autuação de veículos transportando carga líquida a granel por meio de equipamento dinâmico de pesagem está suspensa, conforme orientação do INMETRO. Nesse sentido, os postos de pesagem estão impedidos de efetuar a autuação nesta modalidade de transporte utilizando como referência a aferição indicada por meio de equipamento de pesagem dinâmico.

No entanto, não há impedimento quanto à execução da fiscalização por meio de documento fiscal, caso em que não haverá a aplicação da tolerância estabelecida de 5% para o PBT ou PBTC. Cabe observar que veículos transportando carga líquida a granel não estão isentos da pesagem e devem ser submetidos à fiscalização - quando apontado excesso de peso em sua passagem pela balança de precisão - com base no documento fiscal.

Impossibilitada a autuação de excesso de peso através do equipamento de pesagem, no caso de transporte de carga líquida a granel, quando o agente constatar por meio do documento fiscal o excesso além dos limites estabelecidos para prosseguimento do veículo, deve ser desconsiderado o previsto no Artigo 9º da Resolução nº 258/2007/CONTRAN. Aplicar-se-á a medida administrativa possível e estritamente necessária, que deverá ser realizada observando-se critérios de segurança à vida, ao meio ambiente e ao trânsito, além dos riscos inerentes à manipulação da carga.

O procedimento acima também deve ser adotado quando identificado, por meio de Documento Fiscal, excesso na Capacidade Máxima de Tração.

Na fiscalização de excesso de peso em veículos que estiverem transportando produto classificado como Biodiesel (B-100) e Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP), fica permitida a tolerância de 7,5% no PBT ou PBTC até 31 de julho de 2019 conforme previsto na Resolução nº 604/CONTRAN. A verificação deve ser efetuada por meio de Documento Fiscal quando se tratar de transporte a granel.

Todos os veículos transportando carga líquida granel que forem objeto de fiscalização deverão ser registrados no RDO, bem como, as liberações devidamente motivadas e justificadas. Devem ser consideradas as restrições de retenção previstas para essa modalidade de transporte que se relacionam quanto à classificação do produto

7.5.5. Cargas Especiais e AET

O art. 101 do CTB estabelece que ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias. O CTB dispõe ainda que a

autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

Aos guindastes auto-propelidos ou sobre caminhões poderá ser concedido autorização especial de trânsito com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

A Resolução nº 211/2006/CONTRAN dispõe que as CVC com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, com peso bruto total acima de 57t ou com comprimento total acima de 19,80 m só podem circular portando Autorização Especial de Trânsito – AET.

A Lei nº 10.233/2001, com redação dada pela Lei nº 10.561/2002, estabelece, em seu art. 81, § 3º que é atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 do CTB, ressalvada a competência expressa da ANTT no inciso VIII deste artigo.

Portanto, a AET nas rodovias federais, sob concessão ou não, é concedida pelo DNIT, obedecido o disposto no CTB, nas Resoluções do CONTRAN e na Resolução nº 01/2016/DNIT, que estabelece normas para o transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais.

O art. 19 da Resolução nº 01/2016/DNIT preceitua que a AET será, inicialmente, fornecida com prazo de 90 (noventa) dias consecutivos e válida para apenas 01 (uma) viagem, incluído o retorno do veículo vazio ou transportando equipamentos usados na execução do transporte. Atendidos certos requisitos, este prazo poderá ser prorrogado por igual período.

Ainda, conforme o art. 18 da Resolução nº 01/2016/DNIT, poderá ser fornecida AET para carga composta de mais de uma unidade indivisível no mesmo veículo ou combinação de veículos, desde que atendam aos limites expostos na Resolução. Portanto, em caso de carga não indivisível, deve-se checar se a AET corresponde ao tipo de carga transportada e, caso corresponda, acatar seus limites.

De acordo com a Resolução nº 211/2006/CONTRAN, o trânsito de CVC de que trata esta Resolução será do amanhecer ao pôr do sol, o trânsito diurno destas combinações só poderá ser feito nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotadas de separadores físicos e que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido. O trânsito noturno de combinações que exijam AET nas vias de pista simples com duplo sentido de circulação só será autorizado em casos especiais, e respeitadas as observações contidas no § 2º do Art. 3º da Resolução nº 211/2006/CONTRAN.

TABELA 8 – Limites Máximos de Peso por Eixo Amparados por AET

Configuração	Quantidade de Pneumáticos	L - comprimento total (m)	Limite Máximo de Peso (t)
Eixo Isolado	02	-	7,5
	04	-	12,0
	08	-	16,0
Dois Eixos em Tandem	04	$1,35 < L < 1,50$	22,0
	08		24,0

	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	24,0 24,0
Dois Eixos (direcionais) Não em Tandem	04	$1,35 < L \leq 2,40$	15,0
Três Eixos em Tandem	04 08	$1,35 < L < 1,50$	28,5 34,5
	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	30,0 36,0
Quatro ou Mais Eixos em Tandem	04 08	$1,35 \leq L < 1,50$	9,3 11,3
	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	10,0 12,0

Segundo o inciso VIII do art. 4º da Resolução nº 01/2016/DNIT, veículo especial é aquele construído com características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso e/ou dimensões, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado, que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, máquinas perfuratrizes, usinas ou subestação móveis, semirreboque extensivo, caminhão munck, entre outros;

TABELA 9 – Limites Máximos de Peso por Eixo para Veículos Especiais

Configuração com Uso de Pneus Convencionais	Quantidade de Pneumáticos	L - comprimento total (m)	Limite Máximo de Peso (t)
Eixo Isolado	02	-	10,0
	04	-	13,75
Dois Eixos em Tandem	04	$1,35 < L < 2,40$	27,5
Dois Eixos (direcionais ou não) Não em Tandem	04	$1,35 < L \leq 2,40$	15,0
Três Eixos em Tandem	12	$1,35 < L < 2,40$	36,0

Guindastes de até 08 (oito) eixos, utilizando 02 (dois) pneumáticos de base extralarga por eixo direcional e com sistema de suspensão hidráulica ou hidropneumática possuem limite máximo de 12 t por eixo.

Ao veículo que apresentar excesso de peso ou dimensões, deve ser verificado se o transporte está amparado por AET, deve então verificar se os excessos apurados estão contemplados pela AET e se ela é válida, caso afirmativo, o veículo é liberado para prosseguir viagem.

A AET amparada pela Resolução nº 211/2006/CONTRAN é válida se estiver no prazo de validade e corresponder ao caminhão trator transportado. De acordo com esta

resolução, alterada pela Resolução nº 635/2016/CONTRAN, a AET não está vinculada aos veículos rebocados.

A AET para veículos especiais, Resolução nº 01/2016/DNIT, é válida se estiver no prazo de validade, corresponder à carga transportada (única viagem da carga, vazio ou com equipamentos do transporte) e as distâncias entre os eixos forem as declaradas na Autorização.

Se o condutor não portar AET válida o sistema SIAET do DNIT deve ser consultado antes de lavrar o auto de infração. Havendo AET válida no sistema, deve ser considerada.

Se o veículo apresentar excesso de PBT/PBTC ou eixo superior aos limites estabelecidos pela AET, o agente deverá lavrar auto de infração com base no art. 231, V ou X do CTB, admitindo como limites legais aqueles definidos pela AET. Se o excesso for constatado por equipamento, deve ainda considerar a tolerância.

Caso a AET esteja vencida ou inválida, o agente deverá lavrar auto de infração, desconsiderando os limites de peso nela estabelecidos. Por exemplo, se um veículo tipo rodotrem (II-6) não tem AET válida, o limite de PBT passa a ser máximo da Resolução nº 210/2006/CONTRAN, 57T, mais tolerância, independentemente dos limites para cada grupo de eixos.

O veículo só poderá prosseguir viagem se efetuar a medida administrativa cabível ou apresentar AET que ampare o excesso apurado, observado, em quaisquer das ações, o disposto na Resolução nº 258/2007/CONTRAN.

Se as dimensões dos veículos impedirem sua entrada no PPV, a fiscalização de peso deverá ser feita por meio de documento fiscal, observada a respectiva AET, caso a via contenha sinalização que indique ao condutor de veículo nestas condições a obrigatoriedade de parada em local adequado e contíguo ao PPV, para a devida fiscalização.

As evasões destes veículos somente serão comunicadas ao agente do DPRF ou registradas e encaminhadas por sistemas não metrológicos, com fins de lavratura de auto de infração amparada pelo art. 209 do CTB. Em qualquer situação, o agente da ANTT não fará registro de evasão aos veículos transportando cargas especiais que forem escoltados por agentes do DPRF, cabendo a este Departamento a prévia verificação quanto à regularidade para o trânsito do veículo.

Exemplos de tipos de carga com possibilidade de emissão de AET: contêineres (Resolução nº 213/2006/CONTRAN), veículos e cargas paletizadas (Resolução nº 305/2009/CONTRAN), produtos siderúrgicos (Resolução nº 293/2008/CONTRAN).

O limite de 12,5% também deve ser aplicado aos limites estipulados na Autorização Especial de Trânsito – AET. Para transportes dessa natureza, serão válidos legalmente seus limites estabelecidos pelo órgão rodoviário de trânsito que emitiu o documento, ou seja, os limites constantes da AET serão os limites admitidos legalmente para cálculo dos 12,5% para avaliação quanto à aplicação de medidas administrativas, observando-se que, para efeito de aplicação de autuação, serão válidos os 5% sobre o PBT e 10% sobre os pesos aferidos em eixos.

Para casos de usuários que não apresentem a AET, mas em consulta ao SIAET - <https://siaet.dnit.gov.br/fiscalizacao/> (login: antt.brasil - senha: antt1234) - verifica-se que há uma AET válida que acobre aquele transporte, deverá ser considerado o documento válido no sistema para efeitos de aferição de peso, e quando possível, deverá ser impressa a Autorização Especial de Tráfego para entrega ao usuário. A infração por não portar o documento de transito neste caso é de competência da PRF e o agente da ANTT entendendo ser necessária a intervenção policial, deverá solicitar à Concessionária o seu acionamento.

7.5.6. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas - TRIC

Conforme a Instrução de Serviço nº 013/2016/SUFIS, seguem orientações de procedimentos na fiscalização de excesso de peso e dimensões em veículos realizando transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros.

7.5.6.1. Base Normativa

- Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado no Brasil pelo Decreto nº 99.704/1990;
- Segundo Protocolo Adicional de Infrações e Sanções ao ATIT, internalizado no Brasil pelo Decreto nº 5.462/2005;
 - Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro;
 - Resolução nº 14/2014/MERCOSUL/GMC, incorporada ao ordenamento jurídico nacional através da Resolução nº 566/2015/CONTRAN;
 - Resolução nº 65/2008/MERCOSUL/GMC incorporada ao ordenamento jurídico nacional através da Resolução nº 318/2009/CONTRAN;
 - Reuniões Bilaterais e Multilaterais, em especial a XXXII Reunião Bilateral Brasil-Paraguai, de 30 e 31 de agosto de 2011;
 - Resoluções CONTRAN nº 210/2006, nº 258/2007, nº 382/2011, nº 526/2015 e nº 547/2015.

7.5.6.2. Procedimentos de Fiscalização de Excesso de Peso de Veículos em Viagem Internacional

Caracterizada a operação de transporte como internacional (ver Manual de Fiscalização de Transporte Internacional), o fiscal deverá identificar com qual outro país está sendo realizada a operação pelo transportador, através dos documentos apresentados.

Importante: o que definirá qual o regime de sanções a ser aplicado é para qual país a viagem se destina ou se origina. Identificado o país, o fiscal procederá da seguinte forma:

7.5.6.2.1. MERCOSUL (transporte realizado entre o Brasil e Argentina, Uruguai, Paraguai)

Todas as autuações de excesso de peso para veículos em viagem internacional entre o Brasil e os demais países do MERCOSUL serão lavradas segundo o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, respeitados os limites das atribuições desta Agência na aplicação dessas penalidades.

- **Fiscalização em Postos de Pesagem Veicular:**

- Os autos de infração serão lavrados, sempre que possível, no sistema eletrônico SIFAMA;
 - Não deverá ser utilizado, sob hipótese alguma, o talão de autos de infração do transporte internacional;
 - No campo observações, deverá constar obrigatoriamente o nome da empresa estrangeira, e se possível o número da licença e da inscrição no rol de contribuintes do país de origem (equivalente ao CNPJ brasileiro);
 - **Cargas:** obtém-se o representante legal através do sistema Consulta de Postos de Fronteira, disponível na internet (vide Manual de Fiscalização do Transporte Internacional);

- **Transporte Regular** (Linhas regulares de passageiros e empresas autorizadas):

1. No caso de transportador brasileiro, utilizam-se as mesmas regras do transporte nacional;
2. No caso de transportador estrangeiro, constará como notificado o representante legal da empresa de transporte;
3. Os representantes legais serão informados através de listagem disponibilizada periodicamente às Coordenações de Fiscalização.

- **Transporte Ocasional** (Fretamento internacional, transporte ocasional de cargas e transportadores não habilitados).

4. No caso de transportador brasileiro, utilizam-se as mesmas regras do transporte nacional, com lavratura dos autos de infração preferencialmente através do SIFAMA;
5. No caso de transportador estrangeiro, o auto de infração deverá ser lavrado em talão manual de fiscalização de excesso de peso, constando o nome da empresa estrangeira como infratora;
 - 2.1 Os autos de infração manuais lavrados nessa modalidade deverão ser remetidos de forma urgente, se possível previamente digitalizados, às respectivas COFIS, que providenciarão junto à GEAUT o devido cadastramento no sistema desses autos;
 - 2.2 A cobrança dessas multas será feita, posteriormente, segundo os critérios estabelecidos na Resolução nº 382/2011/CONTRAN.

- **Fiscalização em Rodovias Concedidas:**

- Aplicam-se as mesmas regras das autuações efetuadas nos PPVs, com a ressalva de que todos os autos desta modalidade serão lavrados no talão manual de autos de infração de excesso de peso.

- **Fiscalização em Aduanas de Fronteira:**

- A legislação atual não permite a lavratura de autos de infração nesses casos por fiscais da ANTT. Contudo, quando em área primária de fronteira, nos casos de veículos estrangeiros ingressando em território nacional, pode ser aplicada medida administrativa de retenção para regularização, por razões de segurança viária, utilizando-se as prerrogativas de fiscal de transporte dos agentes da ANTT nesses

recintos, em especial com base no disposto no Acordo para Aplicação dos Controles Integrados em Fronteira entre os Países do MERCOSUL – Acordo de Recife, aprovado pelo Decreto nº 5/1993/MERCOSUL/CMC).

- **Identificação do Infrator: (MERCOSUL)**

- Utilizar-se-á o disposto na Resolução nº 547/2015/CONTRAN, ressalvadas as definições abaixo;
- No caso do transporte de cargas, o fiscal deverá identificar se a operação de transporte é de Exportação (carga com destino ao exterior) ou Importação (carga com destino final no território nacional);
 1. **Exportação:** O Embarcador será o expedidor da mercadoria (sempre uma empresa brasileira), conforme documentos. O Transportador será o responsável pela operação internacional (campo nº 3 do CRT, campo nº 1 do MIC/DTA);
 2. **Importação:** Deverá ser considerada a empresa de transporte como Embarcadora e Transportadora (campo nº 3 do CRT, campo nº 1 do MIC/DTA), eis que o expedidor da mercadoria é estrangeiro sem representação no país.
- Nos casos em que a autuação deva ser dirigida ao proprietário do veículo, será autuado o transportador responsável pela operação internacional (campo nº 3 do CRT, campo nº 1 do MIC/DTA);
- Na ausência do documento CRT (transporte de cargas), sem prejuízo das demais autuações previstas, poderá ser considerado o documento MIC/DTA para a determinação do infrator;
- Na ausência de ambos, o veículo deverá ser retido para apresentação do documento faltante, que poderá ser trazido à fiscalização fisicamente ou por meios eletrônicos;
- Sendo o veículo nacional, na ausência dos documentos CRT e MIC/DTA, poderá ser autuado o proprietário do veículo.

- **Medidas Administrativas: (MERCOSUL)**

- Serão aplicadas as medidas administrativas previstas na legislação nacional, indistintamente, a todos os veículos, sejam eles nacionais ou estrangeiros, observados os limites de isenção vigentes.
- Os veículos em viagem internacional permanecerão retidos para regularização independentemente de estarem ou não em regime de Trânsito Aduaneiro, observadas as regras vigentes para o transporte nacional.

- **Limites de Peso: (MERCOSUL)**

- Aplicam-se os limites de peso por eixo previstos na Resolução nº 65/2008/MERCOSUL/GMC, conforme tabela abaixo:

Limites de Peso por Eixo (MERCOSUL)

EIXOS	QUANTIDADE DE RODAS	LIMITE (t)
SIMPLES	2	6
SIMPLES	4	10,5
DUPLO	4	10
DUPLO	6	14
DUPLO	8	18
TRIPLO	6	14
TRIPLO	10	21
TRIPLO	12	25,5

- O limite para o peso bruto total será obtido a partir da soma dos limites de peso por eixo, não podendo superar aquele determinado pelo fabricante do veículo.
- A soma dos limites dos eixos (PBT) não poderá superar 45 toneladas, independentemente da configuração de eixos, para o transporte efetuado entre o Brasil e Argentina, Uruguai e Venezuela.
- Para o transporte entre Brasil e Paraguai, observando o disposto em acordo bilateral, a soma dos limites dos eixos (PBT) será de 48,5 toneladas.
- Aplicam-se aos veículos em viagem internacional, sejam eles nacionais ou estrangeiros, autuações quando esses apresentarem excesso aos limites máximos de CMT – Capacidade Máxima de Tração, definidos pelo fabricante dos veículos.
- 1. Os autos de excesso de CMT serão lavrados seguindo as mesmas regras dos demais autos de excesso de peso, descritas nesta Instrução.

• **Tolerância: (MERCOSUL)**

- Aplicam-se os limites de tolerância previstos na legislação nacional (Resoluções CONTRAN nº 258/07 e 526/15) a todos os veículos em viagem internacional, quando o peso for aferido por equipamento de pesagem. Não há tolerância prevista quando o peso for aferido por conferência do documento fiscal.

7.5.6.2.2. Demais Países Signatários do ATIT (Chile, Peru e Bolívia)

- Todas as autuações de excesso de peso para veículos em viagem internacional entre o Brasil e Chile, Peru ou Bolívia serão lavradas de acordo com o protocolo de infrações do ATIT (Decreto 5.462/05), utilizando-se o talão do transporte internacional;
 - Não é necessário informar os dados do representante legal da empresa estrangeira, em nenhum dos campos do auto de infração desta modalidade, a qual caberá ao setor de processamento de autos de infração no momento da notificação da autuação;
 - No campo observações, devem constar o maior número possível de informações que o fiscal obteve para a verificação da infração, tais como forma de fiscalização (equipamento de pesagem ou documentos fiscais), numeração e validade do equipamento, numeração dos documentos fiscais apresentados, descrição detalhada dos excessos e limites considerados, etc.
- **Medidas Administrativas: (Chile, Peru e Bolívia)**

- Não estão previstas no protocolo de sanções do ATIT as medidas administrativas de remanejo e transbordo, de modo que, via de regra, apenas o auto de infração será lavrado para esses casos.
- Contudo, o fiscal poderá observar as questões de segurança envolvidas, eis que o excesso de peso constitui risco à segurança dos usuários, comunicando a autoridade policial com circunscrição sobre a via a ocorrência, a qual poderá determinar, por medida de segurança, a regularização da situação.
- Deverá ser observado o disposto na Resolução nº 526/2015/CONTRAN, acerca dos limites segundo os quais os transportadores poderão prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo.

- **Limites de Peso: (Chile, Peru e Bolívia)**

- Aplicam-se os limites nacionais de peso, previstos na Resolução nº 210/2006/CONTRAN e Portaria nº 63/2009/DENATRAN, aos veículos em viagem internacional nesta modalidade, sejam eles nacionais ou estrangeiros.
- As limitações para o peso bruto total desta modalidade são as mesmas previstas para o transporte nacional, devendo o transportador, inclusive estrangeiro, apresentar Autorização Especial de Trânsito – AET para conjuntos com limite de peso maior que 57 toneladas, segundo a configuração de eixos.

- **Tolerância: (Chile, Peru e Bolívia)**

- Aplicam-se os limites de tolerância previstos na legislação nacional (Resoluções CONTRAN nº 258/07 e 526/15) a todos os veículos em viagem internacional, quando o peso for aferido por equipamento de pesagem. Não há tolerância prevista quando o peso for aferido por conferência do documento fiscal.

7.5.6.3. Procedimentos de Fiscalização de Excesso de Dimensões de Veículos em Viagem Internacional

Todos os autos de infração de excesso de dimensões serão lavrados no talão de autos de infração do transporte internacional (Decreto 5.462/05, nos códigos 3204 – cargas – e 3104 - passageiros).

- MERCOSUL: Os limites de dimensões são aqueles constantes na Resolução MERCOSUL/GMC nº 65/08;
- Chile, Peru e Bolívia: Os limites de dimensões são aqueles previstos na legislação nacional (Resolução CONTRAN nº 210/06).

As instruções de lavratura dos autos de infração desta modalidade são as mesmas previstas para os casos excesso de peso lavrados no talão ATIT (Item 3.4 desta Instrução).

A fiscalização do transporte de passageiros eventualmente executada em Postos de Pesagem deverá proceder em conformidade com a Resolução nº 4667, de 10 de abril de 2015, cujo o texto legal prevê que o transporte internacional de passageiros é regulado pelas normas previstas nos Decretos nº 99.704/1990 e nº 5462/2005 e quando estas forem omissas aplicar-se-á a Resolução nº 233/2003/ANTT, desde que esta não seja contrária às normas dos Acordos e Convenções Internacionais.

7.6. Procedimentos de Fiscalização

7.6.1. Registro das Operações

Para o registro de toda e qualquer informação relevante relacionada à operação, o agente da ANTT supervisor das atividades do PPV utilizará o livro de ocorrências, que pode ser no formato eletrônico.

Quando finalizada a jornada de trabalho o agente deve informar toda documentação que se encontra sob guarda da ANTT, assim como os veículos que se encontram em medida administrativa e os talonários em uso no posto.

A concessionária possui registro próprio de ocorrências, não existindo relação com o livro de ocorrências da ANTT.

7.6.2. Suspensão das Operações de Pesagem

Poderá haver fechamento parcial ou total do PPV ou dispensa de medida administrativa somente quando inviabilizada a operação do PPV ou não asseguradas as condições de segurança dos usuários.

Em qualquer situação, o processo de fiscalização será suspenso sempre por iniciativa ou com anuência de Agente da ANTT, sendo a ocorrência registrada e informada às instâncias superiores e consignada no Registro Diário de Ocorrência – RDO ou relatório específico de forma detalhada, indicando os motivos e eventuais ações tomadas.

O fechamento PPV ocorrerá no prazo estritamente necessário à normalização da operação.

Salvo para o uso da estrutura do posto para fiscalização geral, a liberação do processo de fiscalização do PPV consiste na colocação pela Concessionária de dispositivos de uso temporário, conforme Resolução nº 160/2004/CONTRAN e suas alterações, que impeçam a entrada de veículos pesados na balança paralisada.

7.6.3 Fugas

Caso o PPV possua apoio operacional de agentes do DPRF, os colaboradores devem ser orientados a repassar as fugas para a interceptação do infrator.

Na utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização, se tais dispositivos não forem dotados de identificação automática de placas, o preenchimento das placas em sistema próprio será feito por colaboradores da Concessionária, mas deverá ser conferido pelo agente da ANTT, antes da lavratura de auto de infração.

Caso o posto seja dotado de sistema automático não metrológico de fiscalização que atenda a Portaria n.º870/2010/DENATRAN, o agente da ANTT deverá lavrar com base nas imagens do sistema o auto de infração previsto no art. 209 do CTB.

Quando constatadas as infrações supracitadas, o veículo deverá ser reconduzido ao posto de fiscalização, nos termos do CTB.

7.6.4. Expediente Administrativo

As escalas de serviço dos servidores da ANTT lotados em Postos de Pesagem Veicular obedecerão aos normativos estabelecidos pela ANTT, devendo ser fixadas na Sala da ANTT do respectivo PPV.

O Sistema de Fiscalização, Autuação, Multas e Arrecadação - SIFAMA funcionará, via de regra, de modo on-line. Caso não haja disponibilidade de internet no posto, ou o serviço tenha sido interrompido, cabe ao Supervisor do PPV a responsabilidade pelo envio do arquivo com os autos de infração gerados ao SIFAMA, no prazo máximo de 10 dias a contar do auto de infração mais antigo. Tal procedimento será detalhado em Manual de Procedimentos do SIFAMA.

O SIFAMA é o sistema de domínio e uso exclusivo da fiscalização da ANTT. As senhas e logins utilizados para acessar o SIFAMA são pessoais e intransferíveis a terceiros. O uso indevido de senhas e logins por parte de terceiros será objeto de apuração de responsabilização.

É de responsabilidade de cada agente de fiscalização verificar, periodicamente (no máximo a cada 5 dias), os autos pendentes de assinatura digital, de modo que tal procedimento (assinatura) seja executado a tempo de evitar prescrições.

Exceto quando solicitado, não é obrigatória a impressão de via do auto de infração destinada ao autuado.

A supervisão do pátio de estacionamento é de responsabilidade do agente da ANTT, cabendo a este, a execução da liberação do veículo por meio do SIFAMA, com utilização de login e senha pessoais. A operação dos sistemas de suporte e apoio ao controle de pátio e de pesagens é de responsabilidade de cada concessionária.

As informações apontadas no RDO devem ser fidedignas, principalmente no que tange aos agentes da ANTT presentes nos respectivos turnos. O RDO eletrônico, cujo preenchimento está sob a responsabilidade de operadores das Concessionárias, deve ter suas informações visadas pela supervisão da ANTT em cada Posto de Pesagem, onde houver, ou pelo(s) agente(s) do respectivo turno.

Ao final de cada turno, deverá ser efetuada a impressão das seguintes abas do RDO: Pesagens e Fugas, Autuações, Paralisações e Ocorrências. Cada relatório impresso deverá ser assinado pelo(s) agente(s) do turno e posteriormente, encaminhado à coordenação regional, com periodicidade estabelecida pela coordenação regional.

Caso o agente da ANTT identifique algum erro ou inconsistência poderá pedir sua correção ou caso discorde de alguma informação apresentada no RDO, deverá solicitar o registro de sua versão dos fatos em campo de observação do próprio RDO, mantendo a versão original apresentada pela concessionária para posterior verificação.

O agente deverá registrar no Livro de Ocorrências sempre que houver discordância com relação ao descrito no RDO. Ao executar a supervisão das operações de pesagem, os agentes poderão, no decorrer das fiscalizações, acompanhar a inserção de dados, antecipadamente.

Os autos de infração, eventualmente lavrados em talonário, deverão ser cadastrados e despachados ao setor responsável, segundo sistemática adotada pela Superintendência, destacando o prazo para o envio de Notificação de Autuação ao infrator de 30 (trinta) dias da data de infração, sob pena de cancelamento do AIT e a consequente responsabilização.

Os agentes da ANTT, quando em serviço, devem estar devidamente trajados e identificados, com crachá de identificação funcional visível, conforme a Norma Administrativa nº 002/2006/SUAFI/ANTT e a Instrução de Serviço nº 027/2010/GEFIS/SUFIS.

7.6.5. Disposições Gerais

Autuações relativas às dimensões veiculares aguardam regulamentação de sistemas automatizados de fiscalização por parte do INMETRO. As verificações de comprimento veicular devem restringir-se àquelas composições cujas as medidas são necessárias para determinar os limites e capacidades de peso. A medição da composição veicular, quando no pátio, é de responsabilidade da concessionária, supervisionada por agente da ANTT.

No caso de conflitos que exijam presença de agente policial, havendo apenas um agente da ANTT, este deverá interromper as atividades do posto, comunicar a ocorrência à supervisão e proceder ao registro na Delegacia mais próxima, caso entenda ser necessário. O fato deve ser comunicado por e-mail à respectiva Coordenação, com Boletim de Ocorrência em anexo, quando houver, bem como a descrição detalhada dos fatos, registros de pesagens e demais dados pertinentes ao caso.

É permitida a execução de operação em modo "TODOS PARA DENTRO" com intuito de fiscalizar e ampliar a verificação de determinados modelos de veículos desde que, justificada tecnicamente. Nesse caso, deve ser efetuado o registro no RDO e a solicitação de autorização prévia à Coordenação Regional.

Qualquer ação não rotineira ou alheia às fiscalizações de pesagem que exijam abordagens de veículos nas pistas, seja by-pass, seletiva ou lenta, poderá ocorrer, excepcionalmente, desde que previamente autorizado pela Coordenação Regional ou com execução prevista na programação de comandos operacionais.

Nos postos de pesagem, os agentes deverão efetuar as fiscalizações de Pagamento Eletrônico de Frete e de Vale Pedágio em todos veículos que estejam em processo de remanejo ou transbordo apresentando os resultados das respectivas fiscalizações conforme orientação da respectiva Coordenação Regional. Ao final de cada turno, deverão ser registradas as estatísticas de fiscalização de PEF e VP no Livro de Ocorrências ou no RDO.

Devem ser registradas em Livro de Ocorrências, as seguintes informações:

- a) Abertura e Fechamento dos turnos de trabalho identificando nominalmente os agentes responsáveis pelo turno;
- b) Registro da assinatura dos agentes presentes na abertura e encerramento dos turnos;
- c) Ocorrências que provoquem ou necessitem de intervenção dos agentes da ANTT ou de acionamento de policiamento;
- d) Registros de veículos que permanecerem no pátio após o término do turno com a devida providência que deve ser adotada pelos operadores das concessionárias;
- e) Estatísticas de veículos fiscalizados no PEF e VP; quando não constar em RDO;
- f) Correções no arquivo eletrônico do RDO;
- g) Todas liberações excepcionais de veículos;
- h) Todas interrupções operacionais com as respectivas justificativas;
- i) Interrupções operacionais devido pátio lotado, identificando a quantidade de veículos retidos, a hora inicial de paralisação e a hora de retorno das operações;
- j) Informações que o agente do turno julgue como relevantes;
- k) Demais casos previstos em instrução de serviço.

Os caminhões do tipo munck ou guindastes que apresentem excesso em eixo poderão abrir o referido equipamento e estendê-lo sobre a carroceria do veículo para sanar problema de excesso em eixo, desde que o equipamento não ultrapasse os limites de largura e comprimento previstos legalmente e não comprometam a segurança de tráfego desse tipo de equipamento.

Composições que ainda carecem de homologação pelo DENATRAN deverão ser tratadas pontualmente. Havendo a possibilidade de aferição dos pesos por eixos, os valores aferidos deverão ser utilizados como referência para aplicação da autuação por meio do SIFAMA WEB atribuindo a classificação “genérica” e inserindo os limites de eixos conforme previsto na Resolução nº 210/2006/CONTRAN, podendo também, caber a interpretação abaixo, em caso de composições com linhas de eixos superiores ao tandem triplo.

Veículos com 4º eixo acoplado em desacordo com previsto na Resolução nº 319/2009/CONTRAN dependem de homologação pelo DENATRAN e devem ter sua autuação efetuada pelo SIFAMA WEB de forma a permitir a inserção de dados relativos aos limites de peso por eixos, considerando-se neste caso, o limite de 8.500 Kg (valor equivalente ao adotado pelo CONTRAN para estabelecer a admissibilidade de distribuição de peso para eixos em tandem)

RESOLUÇÃO Nº 319 CONTRAN:

Art. 2º Alterar o inciso IV do artigo 8º da Resolução CONTRAN nº 292/2008, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 8º Ficam proibidas: I -..... II -..... III -.....

IV – A adaptação de 4º eixo em caminhão, salvo quando se tratar de eixo direcional ou autodirecional.”.

Considerando a proibição acima, segue o exemplo abaixo para aplicação da autuação:

** Conjunto 04 (quatro) eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada e cujas as configurações não são homologadas pelo DENATRAN, deverão ter seu peso excedente calculado adotando-se o limite de 8.500 Kg por eixo – valor que na somatória será de 34.000 Kg – devendo ainda ser considerado o percentual de 10% de tolerância permitido por lei.

Excepcionalmente, avaliada a distribuição de peso por eixos para Conjunto 04 (quatro) eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada – não sendo superada a tolerância de 12,5 %, o veículo poderá seguir viagem sem remanejo ou transbordo.

Veículos que adentram com eixo suspenso, caso apresentem excesso, deverão ter sua primeira pesagem considerada para efeito de aplicação de autuações e medidas administrativas. Depois de autuado, o veículo poderá baixar seus eixos para efetuar a repesagem na tentativa de regularização do peso. O agente da ANTT deverá descrever o ocorrido no campo de observações do auto de infração.

O veículo será considerado abandonado após 24 horas sem que seu condutor ou proprietário esteja presente ou acompanhando a regularização. Comprovada a ausência de responsável pelo veículo, o agente do turno deverá comunicar à Coordenação Regional para tomada de providências quanto à remoção. O procedimento deverá ser registrado em Livro de Ocorrências com registros fotográficos evidenciando o abandono que ainda poderá ser caracterizado por condições de conhecimento do agente.

Em todas as situações, quando o excesso de peso for constatado por análise do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de Carga, considerando os casos excepcionais, não será admitida tolerância sobre os limites para a lavratura do Auto de Infração, de acordo com o Art. 11 da Resolução nº 258/2007/CONTRAN que permite a execução da fiscalização em qualquer tempo e local, na impossibilidade técnica ou legal de aferição de peso por equipamento de pesagem.

É expressamente proibida a permanência de pessoas não autorizadas nas áreas do posto de pesagem devendo ser acionada a Concessionária sempre que for verificado o descumprimento dessa exigência.

A permanência de veículos no pátio de estacionamento deve ser estritamente o necessário para execução do transbordo e remanejo. O estacionamento para pernoite poderá ser autorizado pelo agente da ANTT e deve constar no RDO. A exceção não deve ser válida para veículos que efetuam apoio aos usuários no transbordo ou remanejo de cargas

As repesagens devem ser avaliadas pelo agente responsável pelo turno que deve considerar principalmente a possibilidade de ocorrências de manipulações ou erros de aferição decorrentes de mau funcionamento do equipamento de pesagem.

Todos os agentes devem atentar-se para os prazos de assinatura digital das autuações sob sua responsabilidade e pendentes no SIFAMA. A prescrição de autuações sujeitará o agente às penalidades previstas em lei.

Por questões preventivas de segurança e ordem pública, alguns tipos de veículos são orientados a não entrar nas áreas de pesagem:

- I. Veículos de Transporte de Valores;
- II. Veículos Oficiais;
- III. Veículos de Socorro à Acidentes;
- IV. Veículos com Carga Indivisível com dimensões superiores aos gabaritos do PPV;
- V. Veículos classificados como “Leves”; e
- VI. Veículos de Forças Armadas.
- VII. Veículos utilizados pelas concessionárias para prestação de serviço aos usuários da rodovia;

Conforme orientação da Portaria nº 870/2010/DENATRAN, são obrigados a adentrarem às áreas destinadas à pesagem os **VEÍCULOS PESADOS**, correspondentes aos seguintes Tipos: ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações.

Como definição, o DENATRAN estabelece que:

- **VEÍCULOS LEVES** - correspondem a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total - PBT - inferior ou igual a 3.500 kg.
- **VEÍCULOS PESADOS** - correspondem a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações
- **VEÍCULO LEVE** - tracionando outro veículo equipara-se a **VEÍCULO PESADO** para fins de fiscalização.

Ao emitir CRLVs - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – os DETRANS declararam os enquadramentos para os veículos por meio do campo “Espécie/Tipo”, sendo a espécie do veículo classificada como: passageiros, carga, misto, de tração, especial ou de coleção;

E o tipo como: automóvel, ônibus, caminhão, micro-ônibus, caminhonete, utilitário, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e demais combinações, além do PBT estabelecido pelo fabricante.

Resumindo:

- Caso a sinalização viária indique “**VEÍCULOS PESADOS**”: classificações com Peso Bruto Total superior a 3.500 Kg ou Espécie/Tipo: ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações deverão se submeter à pesagem rodoviária.
- Caso a sinalização viária indique apenas “**CAMINHÕES e ÔNIBUS**”, a pesagem deve se restringir ao enquadramento quanto à espécie/tipo prevista na sinalização viária.
- Em qualquer situação, veículos classificados como **LEVES** - com peso bruto total - PBT - inferior ou igual a 3.500 kg. – poderão ser submetidos à aferição de peso somente quando houver sinalização indicativa ou indicação/seleção executada por agente de fiscalização. Ex. Vans, Utilitários leves, etc.

A fiscalização não deve autorizar a realização de filmagens ou reportagens, no âmbito dos postos de pesagem exceto as que disponham de prévia autorização da ASCOM. Toda

ocorrência envolvendo mídias de comunicação deve ser imediatamente informada à Coordenação Regional.

A supervisão das operações de pesagem, bem como, das demais atividades de suporte às fiscalizações, é de responsabilidade dos agentes dos turnos e qualquer intervenção que demande a emissão de ordem aos operadores das Concessionárias deve estar estritamente relacionada às operações do PPV. Não cabe aos agentes envolvimento em assuntos administrativos ou funcionais da Concessionária. Na ocorrência de situações que prejudiquem a rotina operacional e que estejam relacionadas a atuação da Concessionária, os agentes deverão comunicar o fato por e-mail ao supervisor do posto e a respectiva Coordenação Regional.

A observação de procedimentos quanto à fiscalização de excesso de peso e dimensões bem como a aplicação de medidas administrativas em veículos realizando transporte rodoviário internacional de carga ou de passageiros deve ter por base a Instrução de Serviço nº 13/2016/SUFIS, de 20 de maio de 2016 e suas alterações.

O SIFAMA WEB deve ser utilizado sempre que houver necessidade de alteração nos limites estabelecidos para eixos ou quando houver configuração veicular não homologada pelo DENATRAN. O SIFAMA WEB permite ao agente, alterar os limites com intuito de confeccionar o auto de infração e poderá ser utilizado também em casos de veículos portando AET.

As autuações de PBT e CMT devem seguir os menores valores dentre os encontrados nos limites técnicos estabelecidos pelo fabricante constantes da placa de inscrição de pesos e capacidades do veículo, na Tabela do DNIT ou na ficha técnica do veículo no sítio eletrônico do seu fabricante. Caso sejam utilizadas como referência para autuação, as cópias do CRLV e das Fichas Técnicas devem ser anexadas ao auto de infração.

As autuações por evasão registradas por sistemas de foto-fuga homologados têm como base jurídica o Art.209 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, sendo inválidas quando utilizadas com outra finalidade.

As imagens registradas por sistemas de foto-fuga homologados serão inseridas automaticamente no SIFAMA com previsão de validação das imagens sob a responsabilidade do agente do turno. Enquanto o fluxo não estiver concluído no SIFAMA, as imagens registradas não têm validade para sustentar qualquer ação da fiscalização.

Em hipótese alguma as imagens registradas pelo sistema foto-fuga, homologados ou não, devem ser utilizadas como base para lavratura de autos de infração.

Na sequência, é apresentada tabela de configurações homologadas pelo DENATRAN.

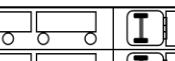
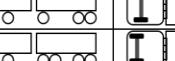
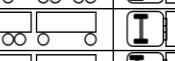
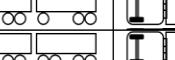
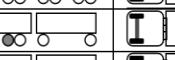
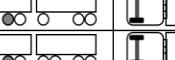
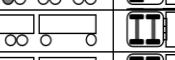
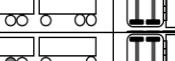
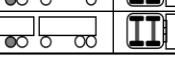
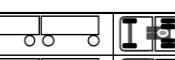
Anexo A – Veículos homologados para transporte de carga

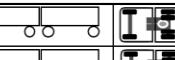
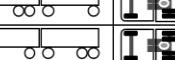
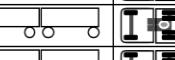
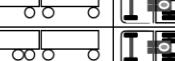
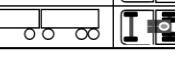
ANEXO I - Pag. 1

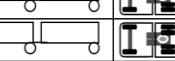
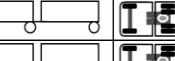
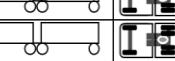
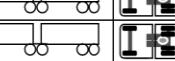
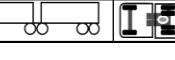
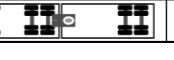
Caminhão		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
I-1		6 + 6 = 12	12						14,00
I-2		6 + 10 = 16	16						
I-3		6 + 17 = 23	23						
I-4		6 + 13,5 = 19,5	19,5						
I-5		6 + 13,5 = 19,5	19,5						
I-6		12 + 17 = 29	29						
I-7		12 + 13,5 = 25,5	25,5						
I-8		12 + 13,5 = 25,5	25,5						

Caminhão Trator + Semi-reboque		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
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			

Caminhão Trator + Semi-reboque		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
			Comprimento total (metros)						
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			

Caminhão + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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				

Caminhão Trator + Semi-reboque + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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				

Caminhão Trator + 2 Semi-reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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				

Caminhão Trator + Semi-reboque + Reboque		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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 a 19,8	Superior ou igual a 25,0		
II-1		6 + 10 + 10 + 10 + 10 = 46						46		30,00	
II-2		6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 53							53		
II-3		6 + 10 + 10 + 10 + 17 = 53							53		
II-4		6 + 17 + 17 + 10 + 10 = 60							60,0		
II-5		6 + 17 + 17 + 10 + 17 = 67							67,0		
II-6		6 + 17 + 17 + 17 + 17 = 74							74,0		
II-7		12 + 17 + 17 + 10 + 10 = 66							66,0		
II-8		12 + 17 + 17 + 10 + 17 = 73							73,0		

Caminhão Trator + 2 Semi-reboques		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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 a 19,8	Superior ou igual a 25,0		
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		

Caminhão + 2 Reboques		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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 a 19,8	Superior ou igual a 25,0		
II-21		6 + 17 + 10 + 10 + 10 + 10 = 63							63,0	30,00	
II-22		6 + 17 + 10 + 10 + 10 + 17 = 70							70,0		
II-23		12 + 17 + 10 + 10 + 10 + 10 = 69							69,0		

Caminhão Trator + 3 Semi-reboques		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBTE 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 a 19,8	Superior ou igual a 25,0		
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		

Caminhão + Reboque ¹			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (metros)						
II-32			6 + 10 + 10 + 10 = 36	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 a 19,8	Superior ou igual a 25,0
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.

25,00

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS								
Ônibus convencional		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)					
			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	
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 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	
III-17			6 + 10 + 10 = 26					18,6
III-18			6 + 17 + 10 = 33					
III-19			6 + 13,5 + 10 = 29,5					
III-20			6 + 13,5 + 10 = 29,5					
III-21			6 + 6 + 17 = 29					
III-22			6 + 10 + 13,5 = 29,5					
III-23			6 + 10 + 13,5 = 29,5					
III-24			6 + 10 + 10 + 10 = 36					
III-25			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5					
III-26			6 + 13,5 + 10 + 10 = 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 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	
III-27			6 + 10 + 10 + 10 = 36					19,8
III-28			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5					
III-29			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5					
III-27			6 + 10 + 6 + 10 = 32					
III-28			6 + 13,5 + 6 + 10 = 35,5					
III-29			6 + 13,5 + 6 + 10 = 35,5					

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)								
Ônibus articulado		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)					
			Comprimento total (metros)					
III-30			$6 + 10 + 10 = 26$					26,0
III-31			$6 + 17 + 10 = 33$					33,0
III-32			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$					29,5
III-33			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$					29,5
III-34			$6 + 6 + 17 = 29$					29,0
III-35			$6 + 10 + 13,5 = 29,5$					29,5
III-36			$6 + 10 + 13,5 = 29,5$					29,5
III-37			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$					36,0
III-38			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$					39,5
III-39			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$					39,5
III-40			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$					43,0
Ônibus bi-articulado		Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)					
			Comprimento total (metros)					
III-41			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$					36,0
III-42			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$					43,0
III-43			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$					39,5
III-44			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$					39,5