

TOLERÂNCIA POR EIXO SOBE PARA 10%

Por Neuto Gonçalves dos Reis*

Depois de mais de cinco anos de luta da NTC&Logística em conjunto com outras entidades, o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito reconheceu, finalmente, a necessidade de ampliar, a tolerância na pesagem por eixo e que essa tolerância extrapola o simples erro das balanças.

Publicada em 5 de junho de 2014, a Resolução CONTRAN nº 489, elevou para 10% a tolerância por eixo, quando o peso dos caminhões e ônibus for aferido por balança e quando o excesso de peso bruto não ultrapassar o limite legal de 5%. Quando este valor for superado, a tolerância permanece em 7,5%.

Outra novidade é que a tolerância de 12,5% passou a ser aplicada também sobre os limites de peso por eixo indicado pelo fabricante ou importador. Antes, considerava-se apenas o limite legal estabelecido pelo CONTRAN. Agora, vale o que for menor entre os dois.

A tolerância para o peso bruto total permanece em 5% e foi estendida à Capacidade Máxima de Tração (CMT).

Tolerância versus erro

Em julho de 2009, a NTC&Logística protocolou processo no CONTRAN solicitando várias modificações na Resolução 258/07.

O processo foi distribuído na Câmara Temática de Assuntos Veiculares, que indicou como relator o representante do INMETRO. O relator acolheu parcialmente as sugestões e apresentou proposta de nova redação para alguns dos dispositivos.

Sugeri também a inclusão de dispositivo especificando as classes de balanças que podem ser utilizadas para aferir pesos de veículos. Estas classes seriam definidas pelo RTM – Regulamento Técnico Metrológico para Pesagem em Movimento do INMETRO.

Em seu relato, o representante do INMETRO propôs limitar a tolerância ao erro metrológico. Em suma, associava a tolerância exclusivamente ao erro de balança, conforme determina o artigo 5º da Resolução 258/07.

Apresentado o relato, a CTAV decidiu formar um Grupo de Trabalho, composto pelo DENATRAN, INMETRO, NTC (Coordenador), DNIT e DER São Paulo.

A este GT foi distribuído também, por dependência, processo protocolado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná – SINTROPAR e que solicitava maior tolerância na aferição de pesos sobre eixos dos caminhões, em especial os destinados ao agronegócio.

O relato do GT, aprovado na CTAV apenas com a abstenção do INMETRO, firmou conceito diverso sobre o assunto. O próprio Código de Trânsito Brasileiro não associa tolerância com erro de balança. Diz apenas que “será tolerado um percentual”, a ser fixado pelo CONTRAN.

“O que significa tolerar?”, indaga, para responder: “Os dicionários dizem que tolerar quer dizer consentir, deixar passar, suportar”. Os dicionários definem o termo tolerância como “o grau de aceitação de um elemento contrário a uma regra, complacência.”

A interpretação correta de tolerância e de tolerar permite, portanto, usar percentuais superiores ao erro do equipamento, como, aliás, já faz a própria Resolução 258, ao fixar tolerâncias de 5% no peso bruto e 7,5% nos eixos, quando os erros de balança não ultrapassam 1% no primeiro caso e 3% no segundo.

A definição do erro metrológico compete ao INMETRO. Ao CONTRAN cabe analisar até onde pode ir o limite da tolerância, de forma a compatibilizar a preservação das rodovias com as grandes dificuldades encontradas na prática por embarcadores, empresas de transporte e transportadores autônomos para atender aos limites legais de peso, especialmente, no caso do peso por eixo.

Erros acidentais

Limitar a tolerância ao erro sistemático da balança prosseguia o relato, é medida impraticável e utópica. Parte do pressuposto de que não haverá erros acidentais na pesagem. No entanto, eles podem ser muitos:

- Influência da pressão atmosférica (altitude), da temperatura e umidade;
- A diminuição da precisão da balança ao longo do tempo;
- Imperícia do motorista em manter a velocidade constante;
- Variação de peso de até 1.000 kg, conforme o tanque esteja cheio ou vazio.

Sem dizer que o carregamento do veículo e a distribuição de cargas por eixo teriam que beirar a perfeição.

Ainda segundo o documento, a realidade mostra que é praticamente impossível atingir tamanha exatidão. Mesmo porque, nos testes realizados pelo próprio INMETRO, o erro máximo chegou a 7,79%, superando a atual tolerância de 7,5% (dado do INMETRO).

A pesagem está sujeita a erros acidentais resultantes do tipo de suspensão, tipo e pressão dos pneus, velocidade de passagem pela balança, nivelamento das pistas de acesso etc.

Fixar um percentual de tolerância não é ato que possa desprezar as circunstâncias que envolvem o carregamento e o transporte dos diversos tipos de mercadoria no país.

A correta distribuição de carga não é tarefa trivial, mas procedimento que exige conhecimentos técnicos sobre as configurações dos veículos, das características das cargas e dos processos de unitização e fixação de cada tipo de mercadoria.

Dificuldades nos eixos

No caso do peso bruto, se embarcador dispõe de “balanção”, que pesa o veículo inteiro, não é difícil acertar o peso. No entanto, muitas cargas saem de lavouras e mesmo de florestas, onde inexistente este tipo de balança.

No caso do peso por eixo, as dificuldades são muito maiores:

- Inexistem no Brasil balanças de eixo, públicas ou privadas, instaladas nos pontos de acesso às rodovias;
- Os embarcadores e transportadores não têm balanças de eixo e, às vezes, nem mesmo o “balanção”;
- Como, por força da Resolução 104/00, a multa por eixo deixou de ser aplicada desde 2000 até 2007, os fabricantes de implementos se despreocuparam com a correta distribuição de peso. Muitos equipamentos hoje licenciados não atendem a este requisito;
- Um exemplo clássico é das “Vanderléias” com um eixo pneumático e os demais dotados de suspensão mecânica, conjunto que não permite adequada distribuição da carga;
- Outros exemplos clássicos são os semirreboques mais longos (mais de 14 m) tracionados por caminhão trator 4x2. Como o balanço traseiro é legalmente limitado a 3,50 m, mesmo dentro de peso bruto legal, a menos que se reduza drasticamente a carga, o conjunto acaba apresentando excesso no eixo trator;
- Cargas pesadas como contêineres, *big bags* e bobinas são difíceis de remanejar;
- São comuns as alegações de deslocamento e acomodação de certas cargas, como granéis, madeira e cana, durante as viagens;
- A coleta da carga em vários expedidores e a sua entrega a vários destinatários altera substancialmente a distribuição de cargas durante a viagem. Como a técnica utilizada consiste em retirar primeiro as últimas mercadorias, isso alivia o balanço traseiro, provocando excesso no eixo trator;
- A influência do vento na hora da pesagem de veículos com carrocerias altas;
- Nos produtos carregados a volume, há alguns com variação de densidade. Como exemplo tem-se o biodiesel que varia de 0,84 a 0,93 t/m³ e a sucata de metal, cuja densidade não é homogênea e nem de fácil determinação;
- Além disso, em muitos estados, a RICMS não obriga o embarcador a declarar o peso das mercadorias;
- Mesmo com a tolerância transitória de 7,5%, a maioria absoluta das multas refere-se a excesso de peso nos eixos, sem que o veículo ultrapasse o peso bruto;
- Mesmo trabalhando, em média, com 8% abaixo do limite de peso bruto, estudo da SNPT do Ministério dos Transportes mostra que praticamente todas as multas aplicadas aos veículos que transportam granéis foram por excesso nos eixos. O estudo estima que, para elimina-las, os veículos precisariam operar 20% abaixo do seu limite de peso bruto;
- O prazo de validade da aferição das balanças é de 12 meses, no entanto, a maioria delas acaba desregulada num período muito menor.

Ideal seriam 11%

Prossigue o relatório: “A adoção de balanças de eixo, para pesar as cargas na origem seria a solução ideal. No entanto, como este equipamento é pouco exato e, por isso, não pode ser usado para comercializar as mercadorias, o embarcador teria de duplicar seus equipamentos, o que implicaria em aumento de custos e maior tempo perdido na expedição. Até o momento, não existem balanças de eixo que atendam à precisão requerida para o faturamento”.

“Claro que todo o processo de distribuição pode melhorar com o tempo, à medida que se consiga mudar a “cultura” dos operadores, evitar a incorporação da tolerância, introduzir tecnologias mais avançadas e treinar melhor os funcionários”.

“Mas é bom lembrar que o estado das vias em que os veículos trafegam. Apesar de todo o esforço do atual Governo, as rodovias ficaram, em sua grande maioria, por muito tempo sem conservação e estão em péssimo estado.”

“Assim, a distribuição de carga sempre estará sujeita a erro superior ao da balança. O ideal para o transportador é que o erro sistemático da balança fosse o menor possível. Assim, seria possível aumentar as parcelas relativas ao erro acidental e às dificuldades práticas para se distribuir a carga, sem elevar muito a tolerância total.”

“A nossa vizinha Argentina, cujos veículos rodam em nossas rodovias, por exemplo, não se limita a considerar a precisão da balança e adota tolerâncias de 1,0 t por eixo isolado de 10,5 t, 1,5 t para o tandem duplo de 18 t e 2 t para o tandem triplo de 25,5 t.”

Assim, conclui, “parece prudente, no mínimo, manter os atuais limites de tolerância de 5% no peso bruto e adotar o percentual de tolerância sugerido, com base em testes, pela Secretaria de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, para os pesos por eixo, ou seja, 11% para eixos ou conjuntos de eixos”.

Resistência no MT

O processo vinha dormitando no CONTRAN desde então. Embora emanasse de estudos do próprio órgão, a proposta de 11% enfrentou forte resistência do próprio Secretário da Política Nacional dos Transportes, que defendia tolerância de, no máximo 5%.

O DENATRAN chegou a propor como alternativa, as tolerâncias argentinas, para facilitar a futura harmonização com o MERCOSUL. Esta proposta também foi rejeitada.

Em 9 de maio de 2012, a Anfavea e a Fabus encaminharam ao CONTRAN processo solicitando a revisão dos limites de peso dos veículos para transporte de carga e passageiros. Alegavam, que, entre 1996 e 2012, exigências regulamentares e normativas (inclusive a norma Euro 5) terminaram por incorporar aos ônibus peso adicional de cerca de 1.750 kg, sem contar elevadores, cintos de segurança do três pontos e cadeira motorizada, que adicionariam mais 670 kg.

A proposta das duas entidades consistia em elevar em 1 t por eixo o peso dos veículos automotores, mas apenas uma tonelada do no peso bruto. Isso criação uma folga que permitiria a redução dos pesos por eixo.

Em junho de 2012, o Ministério dos Transportes baixou uma Portaria criando o Grupo de Trabalho Interministerial de Estudos sobre Peso por Eixo e seus Impactos sobre os Pavimentos, denominados GTPE.

Caberia ao GTPE realizar, em 180 dias, “estudos técnicos para orientar a regulamentação de peso por eixo em veículos de carga e coletivos de passageiros, principalmente em decorrência de novos modelos que entrarão na composição das frotas nos respectivos segmentos, das implicações da implementação do PROCONVE - P7 e dos impactos e efeitos do peso por eixo sobre os pavimentos das rodovias brasileiras”.

O grupo de trabalho acabou encampando a proposta da Anfavea. Reunião de 18 de janeiro de 2013, presidida pelo Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, endossou a proposta do coordenador do GTPE, engenheiro Rone Barbosa, prevendo os aumentos de pesos solicitados pela Anfavea e tolerância de 5% nos eixos. O DNIT divergiu da decisão.

Em ofício de 22 de janeiro de 2013, dirigido ao CONTRAN, o Secretário da Política Nacional dos Transportes, Marcelo Perrupato e Silva, alegava que “os problemas do excesso de peso por eixo (...) não serão resolvidos com a proposta aprovada pelo GTPE”.

Baixo custo

No mesmo documento, insistia que a tolerância constitui “expressão percentual dos erros sistemáticos dos equipamentos de pesagem”. “Como tal, não deveria “abrigar eventuais excessos de carregamento”.

Insurgia-se também contra a tolerância de 7,5%, que “nunca deveria ter sido superior a 5%”. No seu entender, isso “já é muito, se observados os índices utilizados em outros países e em equipamentos mais precisos”. Aliás, concluía, “a tendência é que essa tolerância se reduza gradativamente no futuro, para valores ainda menores”.

Enquanto o governo não se entedia sobre o assunto, a tolerância de 7,5% vinha sendo sucessivamente prorrogada. Em 31 de janeiro de 2013, em resposta ao secretário Perrupato, o presidente do CONTRAN informava que, diante da ausência de consenso dos membros do GTPE, o Conselho decidira, por maioria, realizar nova prorrogação dos 7,5% até 31 de dezembro de 2013.

Outra prorrogação seria expedida em 11 de dezembro de 2013, pela Resolução 467, baixada para atender a pedido da NTC&Logística.

Enquanto isso, o Ministério dos Transportes estudava o impacto econômico das mudanças solicitadas sobre os custos de manutenção das rodovias. O aumento de peso por eixo acabou descartado devido ao seu alto custo. Já a elevação da tolerância nos eixos, sem aumento na tolerância do peso mostrou-se a opção mais viável.

Nasceu assim, a Resolução CONTRAN 489/2014. Espera-se que ela, além, de aliviar as multas por eixo, seja duradoura, traga segurança jurídica para o setor e consagre, de uma vez por todas, o princípio de que o conceito de tolerância extrapola o simples erro da balança.

Projetos de lei

Se o aumento da tolerância nos eixos não tivesse sido baixado por Resolução, provavelmente sairia do papel por meio de lei federal. Tramitam no Congresso Nacional vários projetos de lei aumentando a tolerância.

Um deles, o projeto 4.246/2012, já aprovado pela Câmara e em discussão no Senado, que regulamenta a jornada e o tempo de direção dos motoristas profissionais, eleva para 10% a tolerância por eixo. Outros dois, o PL 3.833/2008, de Valdir Collato, e PL 6.299/2013, do deputado Jerônimo Goergen, fixam este mesmo percentual.

Tramitou, mas recebeu parecer contrário da Comissão de Viação dos Transportes, PL 4.236/2.012, do deputado Ratinho Júnior, abolindo a multa por eixo e responsabilizando o embarcador pelos excessos de peso.

Existem também projetos menos favoráveis um deles, do deputado Onofre Santos Agostini fixa tolerância draconiana, de 2% responsabiliza o embarcador pela infração de excesso de peso e prevê multas confiscatórias, que variam de 5% a 15% do valor da nota fiscal de mercadoria. O projeto é inviável para os casos de carga fracionada e ônibus.

Está em análise também o PL 6.857/2010, do deputado Carlos Zarattini, que fixa a tolerância por eixo em apenas 5%.

INTEGRA DA RESOLUÇÃO

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 489, DE 5 DE JUNHO DE 2014

Altera os artigos 5º e 9º da Resolução nº258, de 30 de novembro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que regulamenta os artigos 231 e 323 do Código de Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

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

Considerando o que consta no Processo nº 80000.021813/2009-19;

Considerando o que estabelece a Portaria Interministerial nº 182, de 04 de junho de 2012, que cria o Grupo de Trabalho Interministerial de Estudo sobre Peso por Eixo de Veículos de Carga e Coletivos de Passageiros e seus Impactos sobre os Pavimentos, denominado GTPE;

Considerando o estabelecimento de nova regulamentação metrológica pelo INMETRO para os equipamentos de pesagem de veículos de carga e de passageiros, resolve:

Art. 1º O Art. 5º da Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

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

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

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

Art. 2º O art. 9º da Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º Independentemente da natureza da carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos em cada eixo ou conjunto de eixos sejam simultaneamente inferiores a 12,5% (doze e meio por cento) do menor valor entre os pesos e capacidades máximos estabelecidos pelo CONTRAN e os pesos e capacidades indicados pelo fabricante ou importador.

Parágrafo único. A tolerância para fins de remanejamento ou transbordo de que trata o caput desse artigo não será cumulativa aos limites estabelecidos no art. 5º."

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor no dia 1º de julho de 2014.

MORVAM COTRIM DUARTE
Presidente do Conselho
PEDRO DE SOUZA DA SILVA
p/Ministério da Justiça
RICARDO SHINZATO
p/Ministério da Defesa
JOSÉ MARIA RODRIGUES DE SOUZA
p/Ministério da Educação
MARGARETE MARIA GANDINI
p/Ministério do Desenvolvimento, Indústria
e Comércio Exterior
NAUBER NUNES DO NASCIMENTO
p/Agência Nacional de Transportes Terrestres

*O autor é diretor-técnico executivo da NTC&Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª. JARI do DER/SP.