

Maria Lúcia Nunes

ANÁLISE DA TRAJETÓRIA DA FISCALIZAÇÃO DO EXCESSO DE PESO DAS CARGAS
TRANSPORTADAS NAS RODOVIAS NO BRASIL ESPECIALMENTE NO ESTADO MINAS
GERAIS

Belo-Horizonte

2008

Maria Lúcia Nunes

ANÁLISE DA TRAJETÓRIA DA FISCALIZAÇÃO DO EXCESSO DE PESO DAS CARGAS
TRANSPORTADAS NAS RODOVIAS NO BRASIL ESPECIALMENTE NO ESTADO MINAS
GERAIS

Monografia apresentada ao curso de Especialização em
Gestão Pública da Escola de Governo Professor Paulo
Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como
requisito parcial para obtenção do título de Especialista em
Gestão Pública.

Área de concentração: transpores e obras
Orientador: Paulo de Tarso Frazão Soares Linhares

Belo-Horizonte

2008

Maria Lúcia Nunes

ANÁLISE DA TRAJETÓRIA DA FISCALIZAÇÃO DO EXCESSO DE PESO DAS CARGAS TRANSPORTADAS NAS RODOVIAS NO BRASIL ESPECIALMENTE NO ESTADO MINAS GERAIS

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Estão Pública da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Banca examinadora

- Dr. Paulo de Tarso Frazão Soares Linhares - Orientação da Fundação João Pinheiro
- Professora Elieth Amélia de Sousa
- Engenheiro Ronaldo José Rocha - Gestor de Transportes e Obras Públicas III do DER/MG.

Belo-Horizonte, de 2008.

Dedicatórias:

Dedico, à minha mãe Maria de Jesus Nunes que mesmo estando em outra dimensão, continua dedicando seu amor, sua luz, e seu amparo a mim e todos de minha família.

Ao meu pai Raimundo Nunes Ferreira que sempre torceu pelo meu sucesso e se orgulha da minha garra, determinação, persistência, e amor por tudo que faço.

À minha vó Luzita Gonçalves Passos que ajudou minha mãe me receber neste mundo e esteve sempre ao dela acompanhando meus primeiros passos e contribuindo para minha educação. E em suas orações nunca se esqueceu de pedir a Deus para me iluminar em minha vida pessoal e nos meus estudos.

Não podia me esquecer de minha Madrinha Maria das Dores Tomás, que também participou e acompanhou minha infância, adolescência, contribuiu para minha educação. E continua nesta caminhada, me orientando e incentivando sempre para que eu me torne uma pessoa melhor.

Aos meus irmãos pelo incentivo e pelas palavras de carinho em todos os momentos difíceis.

Aos meus colegas de curso que me apoiaram e discordaram das minhas idéias e me mostrando uma nova forma de conduzir meus pensamentos

E ao meu companheiro Valdir Rodrigues Nepomuceno pelo amor, apoio, paciência e dedicação e carinho nos meus momentos de angústia e cansaço.

Enfim, agradeço a todos meus familiares que mesmo estando distante, me incentivaram a lutar, me motivaram a superar os obstáculos e sempre se orgulharam do meu sucesso.

Agradecimentos:

Agradeço primeiramente a Deus que sempre esteve comigo em todos os momentos de minha vida, me iluminando e sempre me ajudando a superar os obstáculos.

À SETOP: Secretaria de Transportes e Obras Públicas, Arcelor Mittal e ao DER/MG - Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais como uma contribuição pela oportunidade proporcionada à realização deste curso.

Ao meu orientador, Prof. Paulo de Tarso Frazão Soares Linhares pelo incentivo e dedicação.
À Coordenação geral, professores e colegas do IV PROAP pelo acolhimento proporcionado.

Ao Dr. Cláudio Ângelo Valadão Albernáz Engenheiro do DER/MG
Engenheiro Ronaldo José Rocha - Gestor de Transportes e Obras Públicas III do DER/MG.

Agradeço especialmente, à Professora Helena Schirm da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro-FJP pelo carinho e compreensão e por ajudar-me a normatizar esta monografia.

RESUMO

Esta monografia tem como objetivo analisar da trajetória da fiscalização do excesso de peso das cargas transportadas nas rodovias no Brasil especialmente no estado Minas Gerais, e divide-se em quatro capítulos.

No primeiro capítulo define-se o transporte rodoviário, sua importância na matriz do transporte brasileiro, mostra os procedimentos da fiscalização do transporte rodoviário de cargas e mostra também que o excesso de peso por eixo dos veículos pesados que trafegam nas rodovias e as ruas do Brasil, deterioram muito mais rapidamente o pavimento do que em outros países. E que, além disso, o causa prejuízos materiais e acidentes, e perda de vidas.

O segundo capítulo apresenta o histórico do controle de peso no Brasil, o resumo do plano diretor de pesagem, as metodologias de pesagens de veículos, as tolerâncias de peso, efeitos do excesso de peso nas rodovias, prejuízos das mercadorias transportadas e a situação atual do controle de peso.

No terceiro capítulo é mostrado o arranjo institucional legal da fiscalização do excesso de peso, a legislação sobre os limites de peso, as bases legais da política nacional de trânsito, estrutura da gestão da política nacional de trânsito, sistema nacional de trânsito - SNT e a competência dos órgãos rodoviários.

No quarto e último capítulo traz os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas Gerais; etapas de implantação das balanças, procedimentos de aferição das balanças, localização das praças de pesagens e as dificuldades operacionais.

Para analisar e entender os procedimentos e atuação do Estado na fiscalização do excesso de peso das cargas transportadas nas rodovias do Brasil, e especialmente no Estado de Minas Gerais; usei a seguinte metodologia:

A metodologia utilizada para desenvolver esta monografia foi inicialmente pesquisa bibliográfica, envolvendo a legislação, Código de Trânsito Brasileiro – CTB, resoluções do CONTRAN, decretos, consulta de pesquisas realizadas pela Agência Nacional de Transportes

Terrestres - ANTT, da Confederação Nacional de Transportes - CNT teses de mestrado, doutorado, artigos e enfim trabalhos de vários autores no assunto.

Tendo como destaque especial para os trabalhos do Professor João Fortini Albano que é uma referência nacional no assunto.

A conclusão que é que a introdução da fiscalização de excesso de peso no Brasil foi tardia além de tardia ela foi lenta nunca abarcou uma proporção significativa da malha rodoviária do país. No Estado de Minas Gerais ela ocorreu somente algum tempo depois e foi impulsionada pela demanda de cargas que começaram a circular pela malha viária do Estado.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário de cargas, veículos de carga, excesso de carga, pavimento, durabilidade do pavimento, procedimentos de fiscalização, fiscalização por pesagem, metodologias de pesagem.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the trajectory of surveillance of excess weight of cargo transported on highways in Brazil especially in Minas Gerais state, and is divided into four chapters.

In the first chapter sets up the road, its importance in the matrix of transportation Brazil, shows the procedures for monitoring the transport of cargo and also shows that over-axle weight of trucks that travel on highways and streets of Brazil, Deteriorate much faster than the surface in other countries. And furthermore, causes physical damage and accidents, and loss of life.

The second chapter presents the history of weight control in Brazil, an overview of the director of weights, the methods of weights of vehicles, the tolerances of weight effects of excess weight on highways, loss of goods transported and the current status of control weight.

In the third chapter is shown the institutional arrangement of legal supervision of excess weight, legislation on the limits of weight, the legal bases of the national policy of transit management structure of the national policy on transit, national transit system – SNT, and competence bodies road.

In the fourth and final chapter brings the procedures for monitoring the state of Minas Gerais; stages of deployment of scales, scales of measurement procedures, location of the squares of weights and operational difficulties.

To analyze and understand the procedures and performance of the state in the supervision of the excess weight of cargo transported on highways in Brazil, particularly in Minas Gerais State, I used the following method:

The methodology used to develop this monograph was initially literature search, involving legislation, Code of Transit Arts - CTB, CONTRAN's resolutions, decrees, consultation of searches conducted by the National Agency for Land Transport - ANTT, of the National Confederation of Transport - CNT thesis Masters, Ph.D., articles and short works by several authors on the subject.

With its emphasis to the work of Professor João Fortini Albano is a national reference on the subject.

The conclusion is that the introduction of surveillance of overweight in Brazil was late addition to late she was never slow covers a significant proportion of road network in the country. In the state of Minas Gerais it occurred only some time later and was driven by demand for cargo began to circulate that the loop road from the state.

Key words: road freight transport, cargo vehicles, over-loading, pavement, durability of the pavement, procedures for monitoring, oversight by weighing, weighing methods

SUMÁRIO

PÁGINAS

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1- TRANSPORTE RODOVIÁRIO	11
CAPÍTULO 2- CONTROLE DE PESO	24
2.1 - HISTÓRICO	24
2.2- Resumos do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem	25
2.3- Metodologias de Pesagens de Veículos	25
2.4 - Tolerâncias de Peso	27
2.5 - Efeitos do excesso de peso nas estradas	27
2.6 - Situação atual do controle de peso	30
CAPÍTULO 3 - ARRANJO INSTITUCIONAL LEGAL DA FISCALIZAÇÃO CO EXCESSO DE PESO	
3.1 - A Legislação sobre os Limites de Peso	32
3.2 - Bases legais da política nacional de trânsito	33
3.3 - Estrutura da Gestão da Política Nacional de Trânsito	36
3.4 - Sistema Nacional de Trânsito – SNT	37
3.5 – Competências dos órgãos rodoviários	40
3.6 – Competências dos órgãos da união distrito federal, estaduais e municipais	44
3.7-Quadro-1: Os municípios de Minas Gerais que se integram ao Sistema Nacional de Trânsito SNT	44
CAPITULO 4 - PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO NO ESTADO DE MINAS GERAIS	46
4.1- Etapas da Implantação das Balanças	46
4.2- Aferições das balanças no Estado de Minas Gerais	48
4.3 - Os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas Gerais	51
4.4- Dificuldades Operacionais de Fiscalização	
5.0- CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
6.0- ANEXOS	58
Anexo I - Código de Trânsito Brasileiro – CTB - Legislação	58
Anexo II – Resumo da Legislação	62
Anexo III – Portaria n. 2 215, de 29 de dezembro de 2006.	64
Anexo IV – Tabela de Multas de excesso de peso	66
Anexo VI – Resolução n. 258	68
Anexo VI – Praças de pesagens no Estado de Minas Gerais	71
Anexo VII – Praças de pesagens a serem implantadas no Estado de Minas Gerais até o ano de 2009.	73
APÊNDICE	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	78

1 - INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos maiores países do mundo em extensão territorial, possuindo uma das maiores malhas rodoviárias do planeta. Praticamente todo o transporte de mercadorias é realizado por rodovia. Neste sentido, para suportar tamanha demanda, nosso país, possui atualmente cerca de 2 milhões de caminhões, transportando os mais variados tipos de cargas pelas rodovias de norte a sul e de leste a oeste deste país. (Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, 2006). Neste aspecto ainda, torna-se de fácil dedução que o tráfego de veículo pesados em nossas rodovias atinge patamares muito elevados. Nestes moldes, passamos a definir e analisar esta modalidade de transporte.

Nas rodovias, é comum encontrar caminhões que visivelmente carregam excesso de carga e têm dificuldades para trafegar, realizar curvas e para frear. Também é possível ver caminhões tentando evitar as balanças de controle de peso. Estas são duas situações fruto de um problema que atinge todas as rodovias brasileiras e compromete a segurança dos motoristas: o excesso de peso. Estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito, lei n. 5 108 de 21 de setembro de 1966 regulamentado pelo decreto n. 62 127 de 16 de janeiro de 1968, leis, resoluções, pareceres e demais modificações etc. A chamada “Lei da Balança”, usada nada mais é que alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, portarias, resoluções e deliberações do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. A lei 7 408 permite a tolerância de 5% tanto em eixo como em Peso Bruto Total – PBT.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB em 1997, o CONTRAN teria que regulamentar vários artigos do CTB. Que muitas vezes o fez contrariando o próprio CTB, aumentando a tolerância para 7,5%, que contraria a lei 7 408/1985. Além de suspender através das resoluções 102, 104 e 114 as atuações por eixo. Com a publicação da resolução 258/ 2007 o CONTRAN volta atrás e mantém as tolerâncias em 5% tanto em eixo, como em PBT. (Inciso V do artigo 231 do CTB e regulamenta o Inciso X atuação por Capacidade Máxima de Tração – CMT. Mas a nosso ver é errado criar uma tolerância sobre tolerância já concedida pela lei 7 408/1985 , para que os veículos possam ser autuados, mas podem seguir viagem com o excesso de peso e com isto danificando as rodovias.

CAPÍTULO 1 – TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Nos deslocamentos de curta e média distância dentre todos os modais de transporte, o rodoviário é o mais adequado para o transporte de mercadorias de alto valor agregado ou altamente perecíveis. Este modal perde em muito sua competitividade para produtos agrícolas a granel, visto que seu valor é muito baixo, encarecendo o seu custo final. No Brasil, o transporte rodoviário de cargas prevalece entre os demais. As cargas são classificadas em sólidas, líquidas, divisíveis e indivisíveis. Com tanta variedade de cargas transportadas pelas rodovias do país, a preocupação dos órgãos gestores não se limita à procedência e legalidade destas cargas, mas ao excesso de peso. Uma boa parte dos veículos transportadores transita com excesso de peso e em alguns casos este excesso chega a ser abusivo. Portanto é necessário cumprir a legislação e fiscalizar.

Transporte Rodoviário

Transporte Rodoviário é aquele que se realiza em estradas de rodagem, com utilização de veículos diversos como: ônibus, automóveis, caminhões¹ e carretas² e outros. O transporte rodoviário pode ser em território nacional ou internacional, inclusive utilizando estradas de vários países na mesma viagem.

O transporte rodoviário ocupa um papel fundamental na matriz do transporte brasileiro e constitui fator relevante na abordagem integrada das questões do trânsito. Estima-se que 96% das distâncias percorridas pelas pessoas ocorram em rodovias, 1,8% em ferrovias e metrô e o restante por hidrovias e meios aéreos. A frota de 1,8 milhões de caminhões em 2000 (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT, 2001). Cerca de 72% dos veículos desta frota têm dez anos ou mais de idade. Em 2001, foram produzidos 73 750 veículos comerciais (Anfavea, 2002), o que representa apenas 4% da frota existente. Estima-se

¹ Caminhões são veículos fixos ou monoblocos, são construídos em uma única parte que traz junto com o motor e a unidade de carga (carroceria). Pode variar o tamanho e a capacidade

² Carretas: São veículos articulados, onde possuem unidades de tração e de carga separadas. A parte encarregada da tração denomina-se cavalo mecânico e a de carga semi-reboque. Os semi-reboques podem ser fechados (baús ou siders), abertos (carga seca), cegonheiros (carga de veículos), tanques (cargas líquidas) e plataformas (carregar maquinário). Os semi-reboques são acoplados ao cavalo mecânico por um eixo que se denomina quinta roda. Os conjuntos (cavalos e semi-reboques) de 05 eixos podem carregar até 30 toneladas de mercadorias e este é o modelo mais utilizado. A capacidade de tração aumenta na medida em que se aumenta o número de eixos por conjunto.

que esta frota responda por mais de 70% dos 35 milhões de m³ de óleo diesel (Geipot, 2001) consumidos anualmente pelo País. Embora sua participação na frota total seja de apenas 5,6%, os caminhões representaram nada menos do que 28,9% dos veículos envolvidos em acidentes em 2000 (GEIPOT, 2001). Os automóveis, cuja produção anual gira em torno de 1,5 milhões de veículos, corresponde a mais de 80% da produção de veículos automotores (Anfavea, 1997), sendo que a maioria é movida à gasolina (99%). O número de veículos no País tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, aumentou para 3,1 milhões em 1970, chegando a 32 milhões em 1999. (Anfavea, 1999).

Segundo “Albano (2003) não se pode questionar nem minimizar a importância do transporte rodoviário de cargas em nosso país”. A estratégia de desenvolvimento adotada no Brasil confere ao setor a responsabilidade por 60,5% da movimentação das cargas, de acordo com dados publicados pelo (GEIPOT, 2001). Sem o transporte rodoviário, os produtos essenciais não chegariam rapidamente às mãos dos consumidores, indústrias não produziram adequadamente. Qualquer nação ficaria literalmente paralisada se houvesse a interrupção dos serviços prestados pelo transporte por rodovias. No caso de um país de dimensões continentais como o Brasil, este risco se torna mais crítico. Mais do que viagens e deslocamentos, transporte é um serviço horizontalizado que viabiliza os demais setores, afetando diretamente a segurança, a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico do país.

Albano (2005) chama a atenção para a necessidade de uma fiscalização eficaz e adequada. E segundo o mesmo autor o excesso de carga por eixo é uma das maiores causas da deterioração prematura dos pavimentos³. Torna-se, então, evidente que para se obter um melhor desempenho e uma durabilidade maior dos pavimentos, é necessária, a implementação de uma eficiente fiscalização por pesagem dos veículos comerciais, através de balanças posicionadas em pontos estratégicos da rede rodoviária. Na prática, o efeito nocivo do excesso de peso é de conhecimento público, em especial dos próprios infratores que observam nos pavimentos e nos veículos a evolução das conseqüências desta ação. Talvez a informação que está faltando divulgar é a magnitude dos danos físicos e financeiros causados ao sistema pelo excesso de cargas.

³ Pavimento: é uma estrutura construída sobre a superfície obtida pelos serviços de terraplanagem com a função principal de fornecer ao usuário segurança e conforto, que devem ser conseguidos sob o ponto de vista da engenharia, isto é, com a máxima qualidade e o mínimo custo.

Preocupados com o tráfego dos veículos em condições irregulares, as autoridades tentam mobilizar e combater o excesso de peso por meio de uma fiscalização mais efetiva, e da instalação de balanças em determinados trechos das rodovias. A Polícia Militar Rodoviária e os agentes de trânsito tentam agir de forma efetiva na repressão ao excesso de peso. Policiais rodoviários reforçam as balanças para evitar evasões. Em rodovias que não dispõem de balança, a Polícia Rodoviária procura intensificar a fiscalização sobre as notas fiscais, onde consta o peso da carga transportada. De acordo com o Artigo 257 parágrafo IIIO excesso de peso não gera pontuação na carteira do motorista. No entanto se for flagrado transportando excesso de peso leva uma multa, cujo valor varia de acordo com o peso excedente, é obrigado a retirar da carga em excesso.

Fiscalização do transporte rodoviário de carga⁴

A fiscalização do Transporte Rodoviário de Carga é executada, tendo em vista:

- a) A verificação da carga;
- b) A verificação de excesso de peso;
- c) A obtenção de dados estatísticos a serem utilizados principalmente em projeto de monitoramento de pontes e pavimentos, nas questões de regulamentação e legislação e no planejamento rodoviário de maneira geral.

a) A verificação da carga

A fiscalização da carga é efetuada por pelo menos dois Agentes de Operação, ficando um deles encarregado de examinar os documentos de porte obrigatório referentes à carga, tal como exigidos pelas Regulamentações e Legislação vigentes, inclusive pela Regulamentação do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos do Ministério dos Transportes.

O outro agente verifica o acondicionamento da carga e, particularmente no caso de produtos perigosos, se há a ocorrência de vazamentos no equipamento de transporte de carga a granel⁵ ou a arrumação e estado de conservação das embalagens no transporte de carga fracionada, observando ainda se a sinalização corresponde aos produtos relacionados na Nota Fiscal, e se estão:

⁴ Objetivo, local, equipamentos e recursos humanos.

⁵ As cargas a granel podem ser de insumos / matérias-primas e combustíveis alternativos

a.a) no transporte a granel de um único produto:

- os painéis de segurança localizados na frente e na traseira do lado esquerdo do veículo, em qualquer lugar visível nas laterais do centro para a traseira, contendo o número da Organização das Nações Unidas - ONU e de risco correspondente ao produto;

- os rótulos de risco localizados nas laterais e na traseira do veículo, ao lado ou acima do painel de segurança, de acordo com a classificação do produto;

a.b) no transporte a granel de mais de um produto:

- um painel de segurança localizado na frente e outro na traseira do lado esquerdo do veículo, ambos sem nenhuma inscrição;

- painéis de segurança colocados nas laterais de cada tanque ou compartimento, com os números da Organização das Nações Unidas - ONU e de risco para cada produto transportado;

- tantos rótulos de risco colocados nas laterais e na traseira, quantos sejam os produtos perigosos;

a.c) no transporte de carga fracionada de um único produto:

- todas as embalagens externas rotuladas e etiquetadas conforme a classe e tipo de risco;

- o veículo contendo painéis de segurança e rótulos de risco localizados tal como descrito no transporte a granel de um único produto;

- no transporte de carga fracionada de mais de um produto;

- todas as embalagens devem estar rotuladas e etiquetadas, e o veículo deve portar painéis de segurança na frente e na traseira, do lado esquerdo do motorista e nas laterais, sem inscrição.

b) Procedimento

Ao constatar que o veículo trafega em desacordo com as normas e regulamentos vigentes, ou apresentando algum problema com a carga, o agente de operação deve retê-lo imediatamente, autuando-o e liberando-o somente depois de sanada a infração ou o problema, podendo determinar se necessário:

- A remoção do veículo para local seguro;
- Descarregamento e a transferência dos produtos para outro veículo ou para local seguro;
- A eliminação da periculosidade da carga sob orientação ou do fabricante, ou do importador, ou do expedidor, ou do contratante, ou do transportador da carga, ou ainda de representante da Defesa Civil e de órgão do Meio Ambiente.

c) Verificação de Excesso de Peso

A verificação pode ter por objetivo sugerir critérios e procedimentos no tocante às pesagens dos veículos de carga, uma vez que estas quando efetuadas somente com o fim de dados estatísticos dispensam a presença de operadores, nelas se processando automaticamente a captação de informações em períodos ininterruptos de pesagem. A pesagem de fiscalização pode ser realizada em postos fixos ou móveis, estando estes últimos localizados em praças de pesagem previamente selecionados. A operação em postos fixos é feita conforme estabelecido no Plano Diretor de Pesagem do DNIT.

c.a) Veículos com Excesso de Carga

Não podem prosseguir viagem os veículos que apresentam excesso de carga por eixo ou conjunto de eixos, no Peso Bruto Total⁶, ou ainda na Capacidade Máxima de Tração, ultrapassando os limites estabelecidos na legislação em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, ou em quaisquer alterações futuras que venham a ocorrer na atual legislação.

Os seguintes procedimentos são recomendados aos veículos que infringjam as disposições abaixo:

⁶ Preso bruto total (PBT): peso máximo que o veículo pode transmitir ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

- Em casos de excesso por eixo, ou no conjunto de eixos, tentar um novo acondicionamento da carga, de tal forma que se atenda aos limites fixados por aquelas disposições, podendo-se então liberar o veículo sem suspensão da multa;
- Os veículos que não forem liberados aguardarão a chegada de outro veículo para que este absorva o excesso de carga, que não pode ser descarregado no interior da praça de pesagem;
- Caso os veículos com sobrecarga não possam ter a sua carga reacomodada, ou o excesso transferido para outro veículo, eles serão autorizados a retornar à sua origem, sem suspensão da multa aplicada. Estão aí incluídos os veículos transportando produtos perecíveis e cargas perigosas.

c.b) Veículos Exigindo Licença Especial - Veículos Transportando Carga Indivisível⁷

Neste caso, os limites de carga são fixados pela licença especial e, não estando os pesos e/ou as dimensões do veículo de acordo com os limites por ela fixados, cabe então ao motorista estaciona-lo enquanto providencia outra licença especial compatível com a sua carga.

- Máquinas de Terraplenagem e Guindaste
- As máquinas de terraplenagem e os guindastes, que portem licença especial de tráfego, estão isentos de pesagem.

c.c) Casos de Evasão

Na eventualidade de um veículo com excesso de peso evadir-se após a pesagem, ou passar por fora do posto de fiscalização, o fiscal de pesagem solicitará imediatamente ao operador de equipamento que este comunique, através de rádio, a ocorrência ao Centro de Operação, que por sua vez se encarregará da interceptação e autuação, ou pesagem, do veículo faltoso.

Cabe ao operador de equipamento registrar ainda a ocorrência, para posterior transferência para o banco de dados do Centro de Operação.

⁷ Cargas Indivisíveis: São cargas representadas por uma única peça estrutural, ou conjunto de peças fixadas por rebiteagem solda ou qualquer outro processo, utilizadas diretamente como peças acabadas ou parte integrante a montagem, máquinas ou equipamentos.

Além obviamente das balanças móveis, é recomendável que as praças de pesagem contenham com os seguintes equipamentos:

- veículo do tipo pick-up dotado de rádio V.H. F;
- trailer;
- microcomputador note book com disco rígido;
- impressora.

O veículo pick-up é utilizado para o transporte do material de sinalização, reboque do trailer e transporte dos operadores de pesagem, além de permitir comunicação imediata por rádio com o Centro de Operação, atuando assim nos casos de evasão. O trailer funciona como a base de operações do sítio de pesagem, e de escritório de campo com instalações de apoio para os operadores do posto. É o local de entrega de eventuais multas emitidas pelo sistema de microcomputador ali instalado.

O microcomputador permite, através de programa especialmente desenvolvido, que seja montado um banco de dados com os seguintes registros:

- multa para o excesso de carga;
- nome do órgão responsável pela pesagem;
- identificação do local da pesagem e da rodovia;
- número da pesagem;
- dia e hora da pesagem;
- placa do veículo;
- números de eixos;
- carga e número de cada eixo;
- peso bruto total, tara e peso líquido;
- fator equivalente de carga em cada eixo, de acordo com as normas vigentes;
- peso bruto total combinado;
- peso de conjuntos de eixos;
- classificação de cada veículo.

Havendo sobrecarga, são registrados ainda os excessos por eixo ou conjunto de eixos, e por peso total combinado, além do excesso total e da identificação de veículos evadidos.

Recomenda-se, em primeira análise, uma equipe composta por:

- um operador de equipamento;
- um fiscal de pesagem;
- um controlador de trânsito.

Além disso, é sempre necessário que a equipe conte com assistência da autoridade policial durante a operação de pesagem.

– Procedimentos da Operação

A operação de fiscalização de sobrecarga é executada de acordo com o seguinte fluxograma:

a) Equipe

Para a execução das tarefas previstas no fluxograma acima, sugere-se que cada membro da equipe de fiscalização de pesagem venha desempenhar as seguintes funções:

a.a) Fiscal de Pesagem

Ao fiscal de pesagem cabe:

- exercer a chefia da equipe de operação;
- manter o Centro de Operação informado sobre quaisquer irregularidades observadas no funcionamento dos serviços;
- orientar a passagem ou a correta parada do veículo na plataforma da balança;
- verificar e informar, ao operador de equipamento, a placa dos veículos de difícil identificação;
- solicitar os documentos dos veículos que estejam com excesso de carga e entregá-los ao operador de equipamentos;
- receber do operador de equipamento, para os veículos com sobrecarga, o auto de infração de multa;

- orientar o tráfego de caminhões para ordenar o seu reingresso à via ou sua condução ao local de estacionamento;
- verificar os veículos retidos, bem como autorizar sua liberação;
- comunicar ao operador de equipamento sobre a necessidade de remoção de eventuais veículos avariados sobre a plataforma da balança ou em áreas contíguas;
- não permitir aos motoristas autuados por excesso de peso descarregar o seu excedente na área de pesagem;
- manter-se atualizado com o regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e demais legislações sobre a fiscalização de veículos de carga;

b) Operador de Equipamento

Ao operador de equipamento cabe:

- registrar no banco de dados as informações de pesagem anteriormente mencionadas;
- operar o rádio V.H.F.;
- emitir multas no caso de excesso de carga, através do sistema implantado;
- Comunicar ao Centro de Operação qualquer irregularidade no funcionamento da balança;
- Manter-se atualizado com o regulamento do Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações sobre a fiscalização de veículos de carga;
- zelar pelo material e equipamento sob sua responsabilidade.

c) Controlador de Trânsito

Ao controlador de trânsito cabe:

- cuidar da sinalização relativa à pesagem, instalando-a e mantendo-a no caso de queda ou deslocamento;
- sinalizar o ingresso, no sítio de pesagem, de veículos a serem retirados do fluxo segundo um critério de números aleatórios;
- orientar os veículos que adentram no sítio de pesagem;
- zelar pelo material de sinalização, mantido sob sua responsabilidade;

- manter-se atualizado com o regulamento do Código Nacional de Trânsito e demais legislações sobre a fiscalização de veículos de carga.

Veículos com Excesso de Carga

Não podem prosseguir viagem os veículos que apresentam excesso de carga por eixo ou conjunto de eixos, no Peso Bruto Total, ou ainda na Capacidade Máxima de Tração, ultrapassando os limites estabelecidos na legislação em vigor do Código Nacional de Trânsito, ou em quaisquer alterações futuras que venham a ocorrer na atual legislação.

Os seguintes procedimentos são recomendados aos veículos que infrinjam as disposições abaixo:

- em casos de excesso por eixo, ou no conjunto de eixos, tentar-se um novo acondicionamento da carga, de tal forma que se atenda aos limites fixados por aquelas disposições, podendo-se então liberar o veículo sem suspensão da multa;
- os veículos que não forem liberados aguardarão a chegada de outro veículo para que este absorva o excesso de carga, que não pode ser descarregado no interior do sítio de pesagem;
- caso os veículos com sobrecarga não possam ter a sua carga reacomodada, ou o excesso transferido para outro veículo, eles serão autorizados a retornar à sua origem, sem suspensão da multa aplicada. Estão aí incluídos os veículos transportando produtos perecíveis e cargas perigosas.

Veículos Exigindo Licença Especial

a) Veículos Transportando Carga Indivisível

Neste caso, os limites de carga são fixados pela licença especial e, não estando os pesos e/ou as dimensões do veículo de acordo com os limites por ela fixados, cabe então ao motorista estacioná-lo enquanto providencia outra licença especial compatível com a sua carga.

b) Máquinas de Terraplenagem e Guindaste

As máquinas de terraplenagem e os guindastes, que portem licença especial de tráfego, estão isentos de pesagem.

Duarte (2005)⁸ constata que as rodovias e as ruas se deterioram no Brasil muito mais rapidamente do que em outros países. Entre as causas deste fato está o excesso de peso por eixo dos veículos pesados que nelas trafeguem. O problema atinge todas as rodovias e a malha urbana, causando prejuízos materiais e acidentes, parte deles com perda de vidas. A insuficiência de fiscalização ao que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB em relação ao limite de carga por eixo que um caminhão pode transportar causa prejuízo aos governos, às concessionárias de rodovias e aos proprietários de veículos. O desrespeito ocorre mesmo tendo as autoridades estabelecidas uma tolerância de 5% para quem ultrapassasse o limite, tolerância essa concebida originalmente para compensar eventual erro das balanças. O problema é que essa tolerância ganhou conotação de uma autorização explícita para que os veículos já iniciassem a viagem com a sobrecarga. E mais, esse limite passou a 7,5% para testes que, se foram realizados, ninguém ficou sabendo.

Os estudos conduzidos no Brasil por institutos de pesquisa e universidades confirmam os dados do exterior e mostram que o excesso de peso por eixo pode reduzir em até 88% o tempo de vida útil dos pavimentos, quando se combina com o excesso de pressão nos pneus. Normalmente, nos países da Europa e nos Estados Unidos e Canadá, o tempo de vida útil de um pavimento, até sua restauração, é da ordem de 10 anos, dimensionamento que também é usado no Brasil. A grande diferença é que nesses países há um maior controle sobre os limites de carga dos veículos. Mas, mesmo assim, nos Estados Unidos, calcula-se que o prejuízo provocado pela sobrecarga nas rodovias supera US\$1 bilhão ao ano.

A durabilidade de um pavimento depende também da qualidade de sua construção – quanto aos materiais empregados e procedimentos usados, das características do solo e das condições ambientais. Mas sempre a principal causa de deterioração é o tráfego de veículos pesados com excesso de carga por eixo. Se a pressão dos pneus é maior do que a recomendada, o veículo pesado aumenta a velocidade com que são produzidas as trincas no pavimento. Seu efeito é menor do que o ocasionado pelo excesso de peso por eixo, mas quando ambas as situações são levadas ao extremo, a vida útil do pavimento pode ser reduzida de 10 anos para cerca de 15 meses, segundo estudos realizados pela Universidade Federal do

⁸ As informações sobre o peso em excesso foram extraídas de Duarte (2005)

Rio Grande do Sul. Assim, num país como o nosso, em que há carência de recursos para investimentos, e no qual a maior parte do transporte de cargas é feita utilizando o modal rodoviário, é urgente que se procure eliminar os fatores de desgaste dos pavimentos. O êxito no combate ao excesso de peso implica adoção de medidas severas por parte do poder público.

É necessário restabelecer as leis de controle de peso ao seu objetivo original, eliminando resoluções que, ainda protegem os transportadores, oneram a sociedade. É necessário aumentar a fiscalização, com o uso de balanças e policiamento; e punir exemplarmente os infratores. Essa é uma responsabilidade que cabe aos órgãos normativos (Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN e Departamento de Estradas de Rodagens - DER's), às polícias rodoviárias e às prefeituras nos trechos sob sua gestão. Outra ação necessária é educativa, no sentido de mostrar aos transportadores e caminhoneiros que seu ganho ao transportar mais carga pode aumentar o risco de acidentes, o desgaste do veículo e o consumo do combustível, além de trazer prejuízo ao país. Essa é uma iniciativa que poderia ser tomada em conjunto por associações do setor, como a CNT, a NTC, a ABCR e outras, com apoio e participação do governo.

CAPÍTULO 2 - CONTROLE DE PESO

2.1 - HISTÓRICO

A implantação da indústria automobilística no Brasil na década de 1950 foi seguida por investimentos maciços do governo na ampliação da malha viária do país. Para isso, foi necessário aperfeiçoar a então incipiente tecnologia rodoviária aqui existente, aprimorando-a com o que havia de mais adiantado nos outros países, tanto na área de projeto como nas de construção. O recém criado Instituto de Pesquisas Rodoviárias foi dada essa incumbência e dela nasceu O Método de Dimensionamento de Pavimento Flexíveis, perfeitamente ajustado às nossas peculiaridades, baseado na previsão da repetição de uma carga padrão para os eixos de veículos, de forma dinâmica. Por outro lado, o estabelecimento desse limite de peso, exigiu que se criasse legislação específica que viesse a disciplinar os pesos dos eixos dos veículos, para que o Método de dimensionamento fosse válido.

2.2 - Resumo do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem

Em 1960 era redigida a Lei da Balança e em 1974 ela era posta em prática, através de controle com pesagem estática. Segundo Neuto Gonçalves dos Reis são freqüentes, no meio rodoviário, as referências à “Lei da Balança”. Na verdade, nunca existiu uma lei tratando especificamente dos limites de pesos e dimensões dos veículos de carga e de passageiros. Atualmente, as disposições sobre o assunto estão dispersos por várias normas diferentes. Vale ressaltar que Lei da Balança é só um termo utilizado e que não existe. O que existe realmente são Leis, Resoluções, Decretos, baseados no Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Em 1975, o então Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, através da sua Diretoria de Trânsito, iniciou o desenvolvimento o Plano Diretor de Pesagem, a partir da determinação de pontos estrategicamente localizados, de maneira a interceptar os principais fluxos de carga nas rodovias brasileiras. A partir desses pontos, foram determinados quais possuíam condições de abrigar postos de pesagem, com o objetivo de interceptar o maior número de veículos com o menor número de “pontos”, e bloquear as principais rotas de fluxo de tráfego.

2.3 - Metodologias de Pesagens de Veículos

Existem atualmente dois tipos de Balanças:

-Balanças estáticas – fixas;

-Balanças dinâmicas;

- seletiva
- com precisão

a) Pesagem Estática:

Na balança fixa estática o veículo para sobre a plataforma de pesagem e o sistema (Software) computa automaticamente o peso.

b) Balança dinâmica

- Seletiva – O veículo passa a uma velocidade de até 60km/h, caso apresente parâmetros de excesso de peso o sistema semafórico direciona o veículo para a segunda balança dinâmica de precisão para conferência de peso na balança de precisão a velocidade máxima de 12km/h.

A balança seletiva pode ser usada antes da balança estática ou balança dinâmica de precisão.

- Balança de precisão: É a balança que confere o peso do veículo em movimento, a uma velocidade baixa conforme definido pelo fabricante e homologado pelo INMETRO.

A pesagem dinâmica, é consagrada pela designação WIM (Weight in Motion ou Peso Em Movimento), cresceu durante os últimos anos como tentativa de aumentar o desempenho e a precisão do controle de peso além de reduzir os custos. Estes equipamentos podem ser usados isoladamente, ou em conjunto com um posto de pesagem estática, onde pode funcionar como elemento classificador dos veículos com excesso, desviando-os para a pesagem estática, se for o caso. Nas rodovias onde não existem postos de pesagem estática, pode-se criar um ponto de pesagem dinâmica em uma pista de, no mínimo, 40m de comprimento, construída preferencialmente em concreto de cimento *portland* rigorosamente nivelada, conforme

orientação oficial. Se o ponto de pesagem estiver em condições e o equipamento devidamente aferido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial e os Institutos de Pesos e Medidas (INMETRO/IPEM), as multas ali lavradas tornam-se efetivas. Atualmente verifica-se uma maior utilização de pesagem dinâmica nas operações de fiscalização devido às seguintes vantagens:

- a) Permite o controle de peso e dimensões de todos os veículos de transporte de carga sem produzir filas ou demoras desnecessárias aos veículos não sobrecarregados;
- b) Permite a medição do Peso Bruto Total (PBT) e da carga por eixo com o veículo em movimento. Conhecendo-se o comprimento total e a separação entre eixos, determina-se a classificação e o controle dos limites;
- c) Ganho de tempo do usuário que não está com excesso de peso. Os veículos podem retornar à rodovia com apenas uma mudança de marcha, sem paradas e outros inconvenientes, e;
- d) Cumpre funções de estatística diária e mensal de todos os veículos que passam pelo posto, referindo-se a pesos e também a velocidades e classificação dos veículos.

Os tipos de balanças normalmente utilizadas são as seguintes:

- Balanças rodoviárias de pesagem estática;
- Balanças fixas e móveis rodoviários de pesagem dinâmica por eixo;
- Balanças dinâmicas seletivas.

As balanças estáticas utilizam todo o veículo sobre a plataforma de pesagem. Porém, os equipamentos de pesagem dinâmica, utilizam transdutores de força os quais são dimensionados para a verificação do peso por eixo do veículo utilizando de artifícios matemáticos para cálculo do peso bruto total do veículo, após a passagem do mesmo sobre o sistema de pesagem, desde que se tenha o laudo de verificação para o local de instalação, o portador do instrumento de pesagem deve ter diferentes autorizações do INMETRO para atuar nos diferentes postos de pesagem. A exatidão dos instrumentos de medição é diferenciada, sendo o sistema estático aquele que se mostra maior exatidão entre os quatro tipos de

equipamentos, seguidos pelo sistema de pesagem estática por eixo, pesagem dinâmica com instalação fixa, e por último o sistema de pesagem dinâmica portátil.

2.4 - Tolerâncias de Peso

Um ponto que está causando polêmica entre caminhoneiros, transportadoras e governo é a interpretação da Lei. O Código de Trânsito estabelece uma tolerância de 5% para quem ultrapassa o limite de peso. Esta tolerância, inicialmente concebida para corrigir eventuais erros e diferenças nas balanças, acabou por ganhar conotação de autorização para o transporte de sobrecarga. Mas a resolução 258/2007 é explícita em relação à tolerância de 5%, não permitindo o transportador usa-la como peso. Empresas transportadoras e caminhoneiros autônomos adotaram como regra esta tolerância e, baseados em brechas de Lei, carregam a sobrecarga. E para escapar da autuação em balanças, utilizam-se de mandados de segurança, expedidos pela justiça.

2.5 - Efeitos do excesso de peso nas estradas

O transporte rodoviário de cargas é aquele que existe uma maior demanda por fiscalização por causa da sua característica de alta pulverização. A alocação insuficiente de recursos pelas autoridades responsáveis tem inviabilizado uma fiscalização adequada neste setor. O transporte rodoviário de cargas, com suas inúmeras possibilidades de origens e destinos e também prestadores de serviços, é aquele em que se verifica com maior dificuldade de fiscalização. Neste modal as verificações relacionadas a excesso de peso, excesso de velocidade, sonegação fiscal, dentre outras, tornam-se de difícil execução.

No entanto, a Polícia Rodoviária e os órgão gestores rodoviários de cada estado, entidades responsáveis pela fiscalização nas rodovias brasileiras têm, historicamente recebido recursos insuficientes para os necessários investimentos em equipamentos e mão de obra. Espera-se que o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes) a partir dos recursos vinculados da CIDE (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico) viabilize um maior aporte de investimentos em infra-estrutura para a fiscalização nas rodovias. Considera-se, adicionalmente, que com a entrada de medidas disciplinadoras do setor de transportes rodoviários de cargas, tal como tempo limite de direção, a necessidade de fiscalizações eficientes venha a se tornar mais crítica. Esta causa de ineficiência refere-se ao excessivo

tempo e recursos gastos impostos pelo governo em áreas fiscais, ambientais, trabalhistas entre outras.

A utilização de instrumentos de pesagem onde a carga se movimentada sobre a plataforma de pesagem, tem sido um elemento de destaque no uso de sistemas de pesagem para a fiscalização de limite de peso nas estradas. O controle de peso nas rodovias tem importância fundamental na prevenção de acidentes e no combate ao desgaste excessivo das estradas. O excesso de peso nas estradas sobrecarrega o veículo pondo em risco a segurança dos caminhões e com ocasionando acidentes. Albano (1998), através de um simulador de tráfego, na área de pesagem e testes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul-UFRGS e Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem - DAER, concluiu que a vida útil do pavimento típico de rodovia vicinal pode sofrer uma redução de até 80% na sua durabilidade, quando os excessos de carga chegam a ordem de 20%. A força peso da carga transportada transmitida ao solo pelos eixos dos veículos provoca danos ao piso das rodovias de forma a dificultar o tráfego de carros e estabilidade dos caminhões e ônibus nas estradas. O número de acidentes pode ser reduzido com o controle de peso dos veículos, evitando mortes e vítimas de atropelamento.

O excesso de peso dos veículos é prejudicial para a sociedade, sendo destacado alguns fatores:

a) Segurança viária

O veículo com sobrecarga torna-se menos seguro, sendo mais difícil a sua condução podendo acarretar acidentes durante a viagem e prejudicar além do próprio motorista outras pessoas, como passageiros de ônibus e pedestres. Nos locais onde as estradas são mais danificadas, a velocidades dos veículos é menor e, portanto, maiores são risco de assaltos a veículos e roubo de carga.

b) Desgaste do piso nas estradas

Os pesos por eixos, acima do tolerável aceleram a degradação do pavimento principalmente durante o período de chuvas.

c) Prejuízo das mercadorias transportadas

Em rodovias com pavimentos em bom estado, as cargas podem ser transportadas em longas distâncias em velocidades relativamente elevadas. Em rodovias com pavimentos defeituosos função de buracos por excesso de peso, a carga sofre deformações acarretando quebras e danos. Nos casos de alimentos perecíveis pode ocorrer a perda de parte da carga, além do o tempo de transporte influenciar nas condições para a qualidade de consumo do transportado.

d) Aumento do preço frete

Com as perdas descritas nos itens anteriores, o preço do transporte sofre reajustes para a compensação de gastos com a manutenção dos veículos, seguro, renovação da frota e aumento do tempo de duração das viagens.

Logo alguns dos benefícios do controle de excesso de peso nas estradas que merecem ser destacados são os seguintes:

- prevenção de acidentes nas estradas;
- diminuição dos danos ao pavimento;
- economia de recursos em recapeamento das rodovias;
- redução dos custos operacionais dos veículos;
- redução do preço dos fretes;
- melhoria na qualidade do transporte;
- redução de perdas durante a movimentação das cargas;
- diminuição do tempo de viagens;

- redução de roubos sofridos por usuários de estradas provocados pela necessidade de trafegar em baixa velocidade;

Entretanto, as condições de durabilidade das estradas não dependem unicamente do peso dos veículos sendo também, também importantes os fatores relacionados à construção das estradas, como:

- a) espessuras das camadas;
- b) qualidade dos materiais;
- c) procedimentos construtivos;
- d) condições de manutenção;
- e) características geotécnicas;
- f) condições ambientais;

Portanto, o controle de fundamental importância na manutenção das boas condições de trânsito nas nossas rodovias.

2.6 - Situação atual do controle de peso

O antigo Plano está quase inoperante e inadequado às necessidades atuais, diante das modificações constantes dos fluxos de cargas bem como evoluções tecnológicas na fabricação dos veículos de carga e da tecnologia dos equipamentos específicos de pesagem.

Podemos destacar as seguintes razões que conduziram à situação atual:

- o orçamento Geral da União (OGU) sempre insuficiente para construção, operação e manutenção dos postos de pesagem;

- dificuldades para a cobrança das multas expedidas, devido a inexistência de convênios com a maioria dos Departamentos Nacional de Trânsito- DETRANS (atualmente estão vigorando apenas 14 convênios);
- indefinição de responsabilidades de cada uma das empresas envolvidas em todo o processo de pesagem (várias empresas de operação, manutenção, supervisão e gerenciamento);
- indefinição quanto ao escopo de atuação do apoio da Polícia Rodoviária Federal- Ministério da Justiça;
- Falhas na legislação de trânsito, principalmente no que diz respeito às Portarias, que necessitam de revisão para perfeita compatibilidade com os objetivos do controle de peso.

CAPÍTULO 3 - ARRANJO INSTITUCIONAL LEGAL DA FISCALIZAÇÃO DO EXCESSO DE PESO

De acordo com o novo Código de Transito Brasileiro – CTB, a fiscalização do excesso de peso de cargas pode ocorrer nas três esferas de poderes: federal, estadual e municipal. A competência legal da fiscalização é do órgão gestor rodoviário do Estado. Os órgãos estatais e também podem delegar competências desde que haja convênios firmados com empresas privadas.

3. 1 - A Legislação sobre os Limites de Peso

A primeira tentativa de disciplinar os pesos por eixo e o peso bruto total dos veículos no Brasil ocorreu por meio de lei baixada pelo Estado de São Paulo em 23 de novembro de 1960. O assunto foi encampado pelo decreto federal 50 903/1961, que tratava exclusivamente dos limites de carga por eixo. Data dessa época a utilização, imprópria, da expressão “lei da balança”. A revista Transporte Moderno, de outubro de 1968, circulou com uma reportagem cujo título era: “Quem mais balança é a Lei”.

Na verdade, nunca existiu uma lei que tratasse exclusivamente dos limites de pesos e dimensões dos veículos de carga e de passageiros. A maior parte das disposições e normas sobre o assunto pode ser encontrada nos artigos do Regulamento do Código Nacional de Trânsito – RNCT e é complementada por algumas leis paralelas, por Resoluções do CONTRAN e normas de outros órgãos. As recomendações legislação atualmente em vigor sobre os limites de pesos de veículos essenciais podem ser resumidas da seguinte maneira:

O peso bruto total (PBT) ou peso bruto total combinado (PBTC)⁹ máximo não pode ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) estabelecida pelo fabricante ou 45 t (o menor dos dois). O limite foi inicialmente fixado em 40 t pelo decreto federal 5 0903/61 e, em 1978 o decreto 8 2925 elevou esse valor para 45 t. Dependendo do número e da configuração dos eixos, o PBTC pode ser inferior a 45 t. Os veículos com PBTC superior a 45 t (treminhões e rodo trens) podem obter autorização especial para transitar desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou o seu equivalente em termos de pressão transmitida ao pavimento,

⁹ Peso bruto total combinado (PBTC): peso máximo que pode ser transmitido ao pavimento pela combinação de um caminha trator, mais seu semi-reboque, ou do caminhão mais seu reboque.

e sejam compatíveis com as obras de arte rodoviárias do trecho a ser percorrido. Veículos ou combinações de veículos que transportem cargas indivisíveis com PBT ou PBTC superior a 45 t, ou pesos por eixo superiores aos estabelecidos pelo Código, só poderão trafegar mediante autorização especial, com prazo certo, válida para cada viagem.

3.2 – Bases legais da política nacional de trânsito

A Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal; como marco legal relevante o Código de Trânsito Brasileiro; como referenciais a Convenção de Viena e o Acordo Mercosul; por agente o Sistema Nacional de Trânsito - SNT, conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e educação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. A gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades, devendo os mesmos estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito.

A Política Nacional de Trânsito, como marco referencial, considera um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira. A partir do cenário assim constituído, a Política em questão integra objetivos e diretrizes que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca do exercício pleno da cidadania e da conquista da dignidade humana e da qualidade de vida plena. A Política Nacional de Trânsito, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, que incumbe o Sistema Nacional de Trânsito propor e o Conselho Nacional de Trânsito de estabelecer suas diretrizes, deve se harmonizar com as políticas estabelecidas por outros Conselhos Nacionais, em especial com o Conselho das Cidades, órgão colegiado que reúne representantes do poder público e da sociedade civil e que tem por foco o desenvolvimento urbano e regional, a política fundiária e de habitação, o saneamento ambiental, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana, além do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, e do Conselho Nacional da Saúde.

A Política Nacional de Trânsito, como dito anteriormente, tem como base legal as disposições contidas na Constituição Brasileira, na Lei 9 503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e no Decreto 2 327/97, que o regulamenta. Tais instrumentos legais referem-se ao Sistema Nacional de Trânsito e à Política Nacional de Trânsito, conforme a seguir transcrito.

Em setembro de 2004, foi estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN uma política nacional, que distribui as competências entre os vários órgãos aonde a política de trânsito vai se realizar.

Os principais órgãos ou entidades públicas que gerenciam os assuntos relacionados ao trânsito brasileiro são os seguintes (fig. 2):

a) Ministério das Cidades: os assuntos de sua competência são: o saneamento ambiental, os programas urbanos, a habitação, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana. O Ministério das Cidades é o coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito - SNT e a ele está vinculado o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e subordinado o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Cabe ao Ministério presidir o Conselho das Cidades e participação na Câmara Interministerial de Trânsito.

b) Câmara Interministerial de Trânsito: constituída por dez Ministérios, tem o objetivo de harmonizar os respectivos orçamentos destinados às questões de trânsito. Convenção sobre o Tráfego Viário de Viena, à qual o Brasil aderiu, por meio do Decreto 86.714, de 10 de dezembro de 1981. Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, autorizado por Decreto de 3 de agosto de 1993.

c) Conselho Nacional de Trânsito: constituído por representantes de sete Ministérios, tem por competência, dentre outras, estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

d) Conferência Nacional das Cidades: prevista no Estatuto das Cidades, é realizada a cada dois anos e tem por objetivo propor princípios e diretrizes para as políticas setoriais e para a política nacional das cidades.

- e) Conselho das Cidades: colegiado constituído por representantes do estado em seus três níveis de governo e da sociedade civil - 71 membros titulares e igual número de suplentes, e mais 27 observadores - tem por objetivo estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com a participação social.
- f) Departamento Nacional de Trânsito: órgão executivo máximo da União, cujo dirigente preside o CONTRAN e que tem por finalidade, dentre outras, a coordenação e a supervisão dos órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.
- g) Câmaras Temáticas: órgãos técnicos compostos por representantes do estado e da sociedade civil e que tem a finalidade de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para decisões do CONTRAN. São seis Câmaras Temáticas, cada qual com treze membros titulares e respectivos suplentes.
- h) Fórum Consultivo de Trânsito: colegiado constituído por 54 representantes, e igual número de suplentes, dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e que tem por finalidade assessorar o CONTRAN em suas decisões.

3.3 - Estrutura da Gestão da Política Nacional de Trânsito

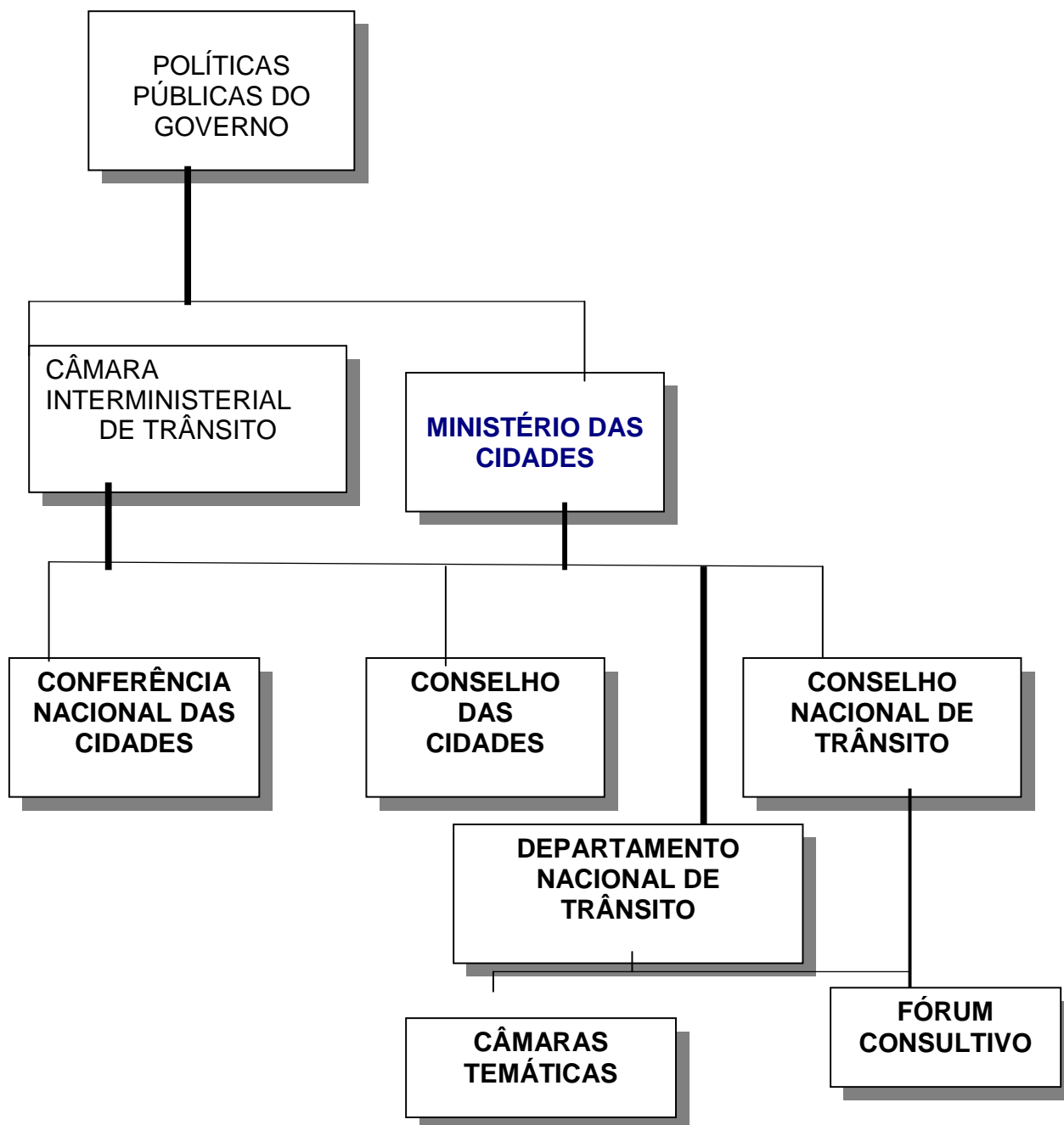


Figura 2: Estrutura da Política Nacional de Trânsito – Brasil 2007.

Fonte: Brasil, Ministério das Cidades.

3.4.- Sistema Nacional de Trânsito – SNT

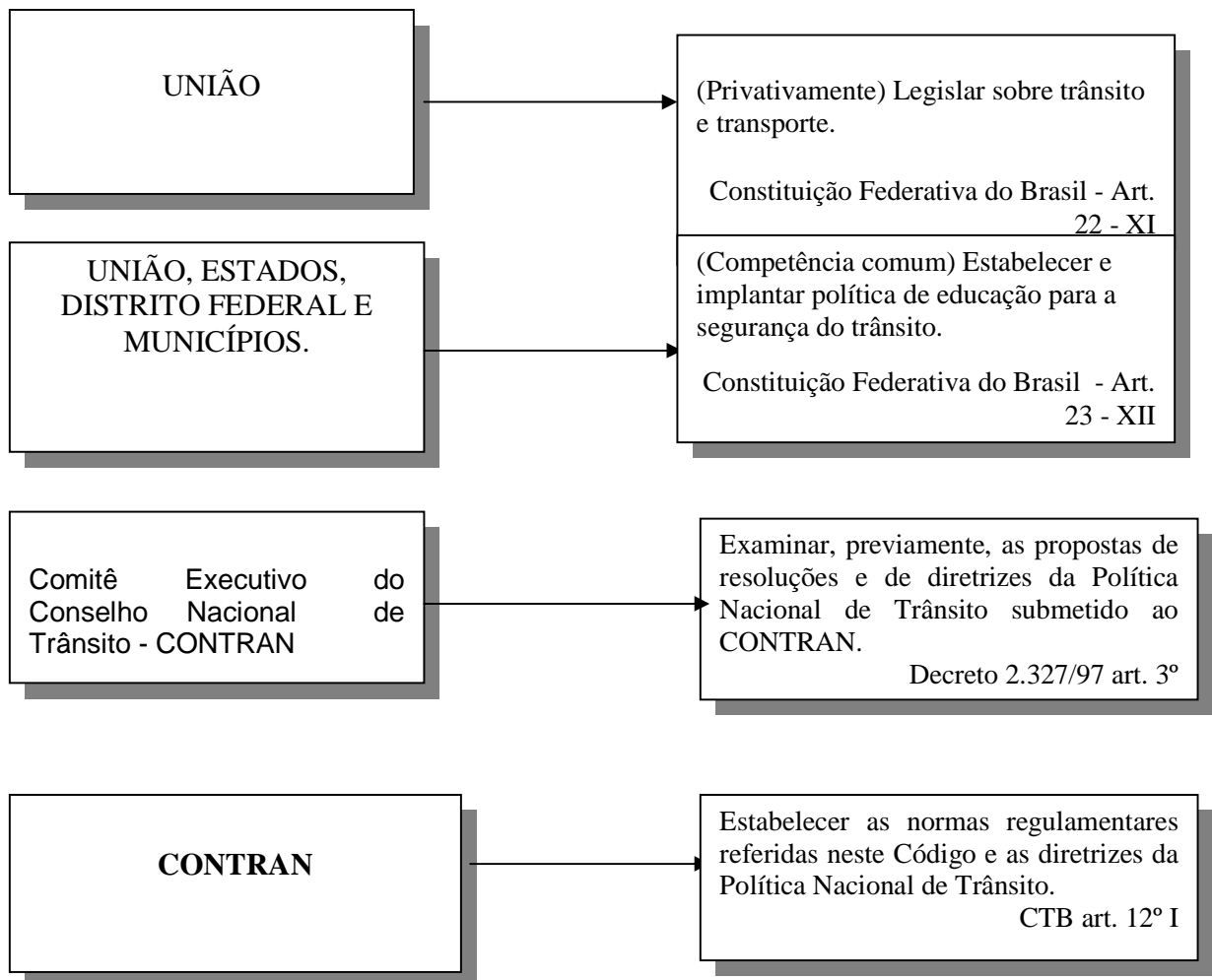
O sistema nacional de trânsito é um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação e fiscalização de trânsito, policiamento, julgamento de recursos a infrações de trânsito e aplicação de penalidades.

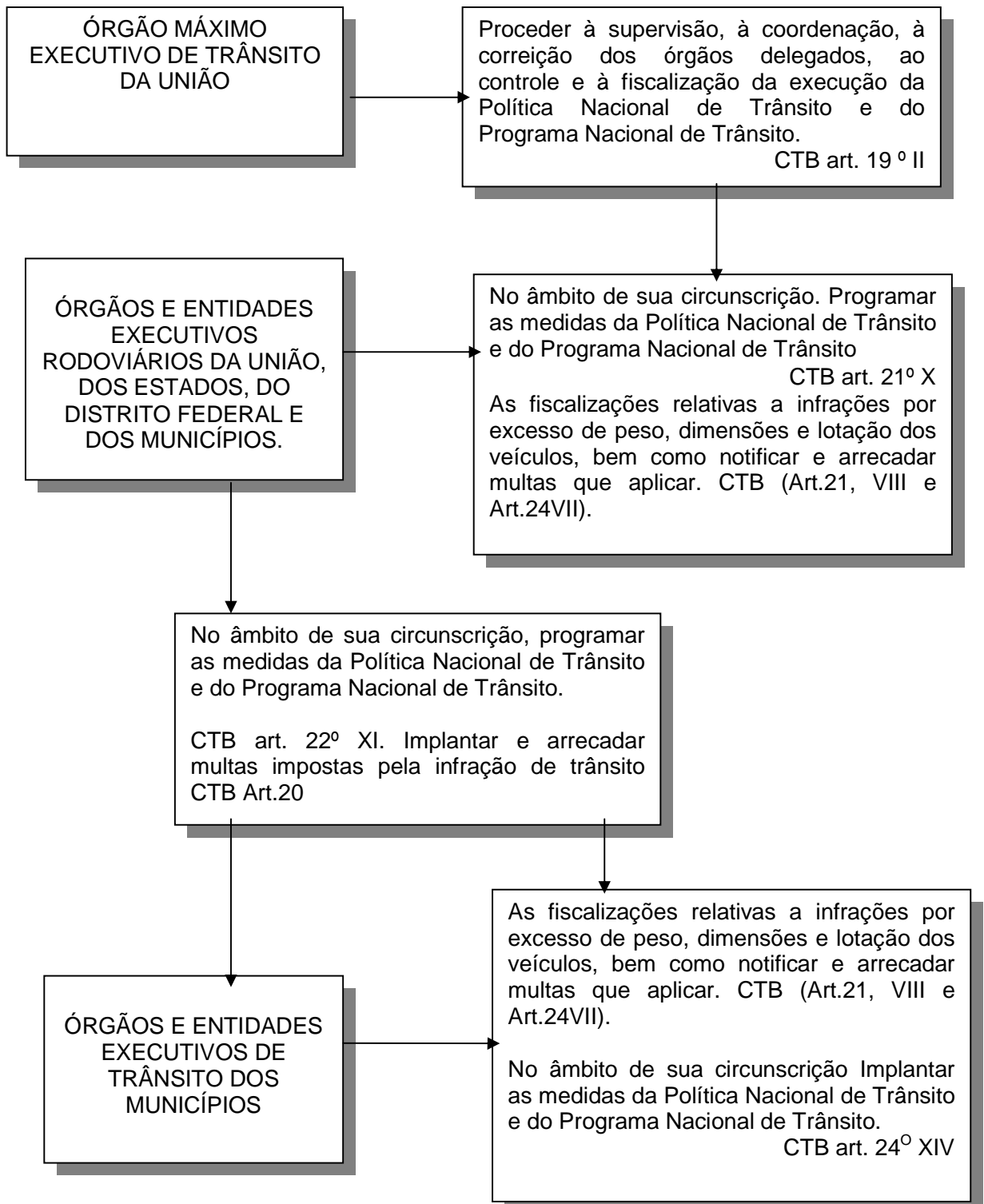
São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, conforto à defesa ambiental e à educação para o trânsito e à educação para o trânsito, e fiscalizar o seu cumprimento;
- fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

O Sistema Nacional de Trânsito conta, atualmente, com cerca de 1 240 órgãos e entidades municipais, 162 estaduais e 6 federais. Congregando mais de 50 000 mil profissionais. Em seu Artigo 9º, o CTB preconiza que: “O Presidente da República” designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo da União.

Competências relativas à Política Nacional de Trânsito estabelecido pela Constituição Brasileira de 1988, pelo CTB e pelo Decreto 2 327/97.





3.5 - Competências dos órgãos rodoviários

É de competência da Polícia rodoviária Federal no âmbito das rodovias federais: aplicar e arrecadar multas impostas por infrações de trânsito, e medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas. (Art.20, III - CTB). Aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: fiscalizar, atuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis administrativas cabíveis relativas à fiscalização relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar multas que aplicar. (Art.21, VIII e Art.24VII - CTB).

Somente será permitido transitar pela vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem os limites do CONTRAN. A aferição do excesso de peso será feito por equipamento de pesagem ou pela verificação do documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN. A regulamentação desse assunto é uma colcha de retalhos o CONTRAN precisa efetivamente regulamenta-lo estabelecendo procedimentos para a fiscalização através da Nota Fiscal e critérios para a pesagem das cargas respeitando suas especificidades. Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Os equipamentos utilizados na pesagem dos veículos, tanto os fixos como os moveis, serão aferidos de acordo com a metodologia e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, consultado por órgão de metrologia legal. O INMETRO trabalha na elaboração de uma resolução para definição dos critérios de aferição das balanças. Enquanto esta resolução não for publicada e homologada pelo CONTRAN, há um parecer do IPEM/SP - Instituto de Pesos e Medidas de São Paulo de que as balanças, inclusive as moveis, devem ser aferidas no local de sua utilização. E entendendo como metodologia, os critérios diferenciados a que submetem os veículos de carga segundo a sua natureza. Ex: carga líquida, containeres, carga fracionada, etc. (Art. 99 & 1º&2º, &3º e Art. 100 - CTB).

Para os veículos ou combinações de veículos utilizados nos transportes de cargas indivisíveis, que não se enquadrem nos limites de peso estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida a AET - Autorização Especial de Trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem,

atendendo as medidas de segurança consideradas necessárias, pela autoridade com circunscrição sobre a via. A AET será cedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinações de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial. A autorização não isenta o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou combinação de veículos causarem sobre a via ou a terceiros. Para os guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com abrangência sobre a via, a autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias. (Art. 101 & 1º, 2º 3º). Os veículos de carga deverão estar devidamente equipados quando transitarem, de modo a evitar derramamento de carga sobre a via. (Art.102).

Apesar de o CONTRAN não ter baixado nenhuma norma a respeito do transporte de carga em veículos de passageiros, os mesmos só poderão realizá-los de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN. Os veículos de transporte de cargas e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, do peso bruto total (PBT), do peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, vedado o uso em desacordo com sua classificação. (Arts. 102 e 117). Os veículos que deixarem de atender as 'áreas destinadas 'a pesagem de veículos, ou seja, fugirem das praças de pesagem transitando com excesso de peso, não respeitando o percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN estarão cometendo infração grave e multa. As penalidades (Art. 209 e Art. 231).

Pior do que a multa é ter que fazer o transbordo da carga. No que diz respeito ao transbordo, o artigo 275 da Lei 9 503/197, retrata da seguinte forma: o transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável. No parágrafo único deste artigo, expõe que: não sendo possível atender o disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado depois de sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada. Por isso considera-se necessária a reintrodução dos limites de excesso de peso nos eixos estabelecidos no artigo 190 do Código de Transito Brasileiro - CTB, que foi revogado. Atende-se com isso o interesse do órgão rodoviário que não dispõe de área de transbordo ou remanejamento da carga na praça de pesagem, sendo certo que a operação pode-se revelar-se um problema impossível dependendo da natureza da carga ou do veículo. A penalidade prevista no artigo 209 do CTB – Código de Transito Brasileiro alertando o condutor

de que se não respeitar e fugir da fiscalização, não submetendo o veículo à pesagem nos postos de pesagem fixos ou móveis continua sendo reafirmada no artigo 278 do CTB e será aplicada a penalidade, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão.

Caberá ao CONTRAN fixar metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades de R\$90,45 por uma ou fração 1(um) quilograma a 200 (duzentos) quilogramas de excesso de peso. O CONTRAN até o momento, não fixou uma metodologia de aferição. Dessa forma a penalidade continua sendo R\$90,45 por 200 quilogramas ou fração de excesso. Os responsáveis pelo transporte de cargas com excesso de peso na maioria das vezes não é o condutor do veículo, mas sim o transportador. O principal ponto de conflito é a pesagem do veículo por eixo ou conjunto de eixos e não o peso bruto total – PBT.

3.6 - Competências dos órgãos da união distrito federal, estaduais e municipais

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito. Em de tratando de fiscalização de excesso de e operação da via e acordo Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- fiscalizar, autuar e 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;
- arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível.
- integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

Para os municípios se integrarem ao Sistema Nacional de Trânsito, exercendo plenamente suas competências, precisa criar um órgão municipal executivo de trânsito, previsto no artigo 8º, do CTB e Resolução n. 106/ 1999 - CONTRAN, com estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística.

3.7 - Quadro1: Os municípios de Minas Gerais que se integram ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT

	UF	ÓRGÃO
ALFENAS	MG	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE ALFENAS
BELO HORIZONTE	MG	EMPRESA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - BHTRANS
BETIM	MG	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANSBETIM
BOM DESPACHO	MG	DIRETORIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - DITTRAN
CONTAGEM	MG	AUTARQUIA MUN. DE TRÂNSITO E TRANSPORTES - TRANSCON
CORONEL FABRICIANO	MG	SECRETARIA DE OBRAS E SERVIÇOS URBANOS
DIVINÓPOLIS	MG	SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
GOVERNADOR VALADARES	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO
IPATINGA	MG	SEC. MUN. DE SERVIÇOS URBANOS E MEIO AMBIENTES - SESUMA/PMI
ITABIRA	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
ITUIUTABA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
JOÃO MONLEVADE	MG	SETOR DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - SETRAN
JUIZ DE FOR A	MG	AGÊNCIA DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO
LAVRAS	MG	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO - SUTRAN
MARIANA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES – DEMUTRAN
MARTINHO CAMPOS	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE
MATOZINHOS	MG	DIVISÃO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
MONTES CLAROS	MG	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE MONTES CLAROS - TRANSMONTES
NOVA LIMA	MG	SEC. MUNICIPAL DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
OURO PRETO	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - OUROTRAN
PASSOS	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANPASS
PEDRO LEOPOLDO	MG	DIVISÃO DE TRÂNSITO
POÇOS DE CALDAS	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO - DEMUTRAN
PONTE NOVA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO - DEMUTRAN
POUSO ALEGRE	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO-DMTT
RIBEIRÃO DAS NEVES	MG	TRANSPORTES, TRÂNSITO E TRÁFEGO DE RIBEIRÃO DAS NEVES - TRANSNEVES.
SANTA LUZIA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA PÚBLICA, TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO
SÃO LOURENÇO	MG	SÃO LOURENÇO TRÂNSITO E TRANSPORTES
SETE LAGOAS	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRA-ESTRUTURA URBANA
TEÓFILO OTONI	MG	DIVISÃO DE TRÂNSITO
TIMÓTEO	MG	DIVISÃO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
TRÊS CORAÇÕES	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - DMTT
UBERABA	MG	SECRETARIA DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTES - SESTRANS
UBERLÂNDIA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
VARGINHA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - DEMUTRAN
VESPASIANO	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANSVESP
VIÇOSA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN

Conforme o porte do município poderá ser reestruturada uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesse do prefeito. O art. 16, do Código de Trânsito Brasileiro, prever ainda que, junto a cada órgão de trânsito, deve funcionar a Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades impostas pelo órgão executivo de trânsito.

Para efetivar a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, deverá ser encaminhado AO DENATRAN:

- a) a legislação de criação do órgão municipal executivo de trânsito com os serviços de engenharia do trânsito, educação para o trânsito, controle e análise de dados estatísticos e fiscalização;
- b) legislação de criação da JARI e cópia do seu regimento interno;
- c) Ato de nomeação do dirigente máximo do órgão executivo de trânsito (autoridade de trânsito);

CAPITULO 4 - PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO NO ESTADO DE MINAS GERAIS¹⁰

Trazendo a realidade para mais perto, trataremos aqui da fiscalização do transporte de cargas, por excesso de peso no Estado de Minas Gerais, foi um dos primeiros estados a fiscalizar excesso de peso nas rodovias. Essa atividade se iniciou em 1979, com a implantação de balanças estáticas fixas antes mesmo de ser aprovado o novo Código de Transito Brasileiro (1998). A evolução da fiscalização do transporte de cargas no período de outubro de 1979 a dezembro de 1981 ocorreu em quatro etapas, conforme o descrito a seguir:

4.1 Etapas da Implantação das Balanças

São quatro (4) as etapas de implantação de balanças:

1ª Etapa com início em 1979.

A primeira balança foi implantada foi no km 43 da BR356, nas proximidades da cidade de Itabirito. Atualmente, esta balança se encontra desativada. As demais balanças implantadas nos seguintes locais:

- km 745 da MGT- 120 cidade de D. Euzébia, 05ª CRG;
- km 105 MG - 329 em Rio Casca, 17ª CRG;
- km 27 MG 290 Borda da Mata, 19ª CRG;
- km 109 MG 050 em Carmo do Cajuru, 03ª CRG;
- km 356 MG 050 em São Sebastião do Paraíso - 24ª CRG.

Os dados do Peso Bruto Total - PBT eram certificados e aferido pelo INMETRO. Os dados de pesagem eram automáticos pelo sistema conforme legislação vigente. Os demais dados, nome do posto de pesagem, marca modelo, placa do veículo, origem, destino, tipo de carga, etc. inclusive o auto de infração, eram preenchidos manualmente (atividade destinada “a Polícia Rodoviária Estadual”).

¹⁰ As informações sobre critérios de local, horários de operação, escolhas de veículos e dificuldades operacionais foram obtidas através de entrevistas no DER/MG.

2ª Etapa com início em 1994

Três balanças foram implantadas nos seguintes locais do sistema viário do carvão:

- km 356 da BR-120 Dores de Guanhães, 02ª CRG;
- km580 da MGT-367, 3 Diamantina, 8ª CRG;
- km 43 LMG-758 cidade de Açucena, 40ª CRG.

Nesta época o sistema de fiscalização das cargas por excesso de peso já estava totalmente informatizado. Pôde-se comprovar estatisticamente que depois da implantação e operação destas balanças foi detectada uma média de 46% das cargas transportadas apresentavam excesso de peso.

3ª Etapa com início em 1996

Implantação de mais de duas balanças portáteis dinâmicas uma no km171 da MGT- 354 em Patos de Minas, e outra na MG427 no km 6, em Uberaba. Implantadas anexo a um posto da PRE (Polícia Rodoviária Estadual).

4ª Etapa com início em 2004

A partir de 2004, o DER/MG iniciou a implantação de uma serie de balanças portáteis dinâmicas.

Três (3) balanças em Uberlândia nas MGT 497 km 18 em Uberlândia; MGT 452 km 54,6 em Tupaciguara;

MG 223 km 114 Araguari; existente e em implantação. Com o apoio da Policia Rodoviária Estadual sob a jurisdição da 11ª CRG;

MGT 125 km 299 Montes Claros/Mirabela, no posto da PRE (Polícia Rodoviária Estadual) balança portátil dinâmica.

E mais uma balança está sendo implantada em Bom Despacho, no posto da Policia Rodoviária Estadual.

Os problemas enfrentados para se fazer a fiscalização de transporte de cargas é a não aceitação pelo caminhoneiro. A evasão sempre existe, mas, quando isto acontece o inspetor anota a placa e multa o caminhão de acordo com o artigo 209. Tem muita evasão (Carmo do

Cajuru) Todas têm evasão, mas em Carmo do Cajuru é maior. Das balanças Dinâmicas que estão sendo implantadas, com exceção de Patos de Minas e Uberlândia. Atualmente não têm da cobertura da Polícia Rodoviária Estadual - PRE.

Rota de Fuga (BR-116 entre, Teófilo Otoni e Nanuque posto da Secretaria Estadual da Fazenda - SEF). A rota de fuga existe quando a balança esta implantada em local impróprio. Hoje a fiscalização de excesso de peso é executada através das balanças existentes e (em implantação) e através da NF (Nota Fiscal) Resolução do CONTRAN, através dos agentes de autoridades de transito nomeados pelo do DER/MG. Em torno de 200, mas este número é insuficiente. Todas as balanças estão privatizadas.

4.2 - Aferições das balanças no Estado de Minas Gerais

A aferição de balanças é feita da seguinte forma:

As balanças estáticas são aferidas com veículo trucado peso padrão do IPEM/MG - Instituto de Pesos e Medidas do Estado de Minas Gerais, repetindo as normas do órgão federal - INMETRO. As balanças móveis dinâmicas são aferidas com dois veículos de peso padrão em movimento. Um veículo trucado e um articulado (semi-reboque) com peso padrão conforme normas do IPEM/MG, com a portaria de regulamentação de cada balança. A velocidade para aferição varia de acordo com a balança. O IPEM/MG vai pedir a aferição conforme a portaria que regulamentou o funcionamento de cada balança dinâmica. Tem balança que é 5 km/h 8km/ 12k/h etc. A normatização conferida de acordo com cada fabricante de balança e IPEM/MG vai obedecer para aferição a velocidade de cada balança.

4.3 - Os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas Gerais

Os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas gerais são citados de acordo com as variáveis:

a) critérios para escolha do local

A escolha dos locais das balanças de pesagem é feito de acordo com o volume de cargas que transitam nas rodovias, mediante estudos técnicos que são efetuados por profissionais do DER/MG. Os levantamentos apontaram rotas de fugas em postos de pesagem e o registro de excessos de pesos considerados absurdos. Com base nestes levantamentos é elaborado o

projeto de instalação de postos de pesagem. Portanto para se construir as praças de pesagens é necessário que seja observado:

- Pesquisa de VMD – Volume médio de tráfego de caminhões e ônibus

- Situação do pavimento

- Local que não exista rota de fuga

- Condições gerais do local (segurança, custo de construção, energia elétrica, água, etc.).

As praças de pesagens são fixas e estáticas, mas o ideal é que elas sejam fixas seletivas. A balança seletiva seleciona o veículo por peso a uma velocidade de 60 km/h. Estas balanças não apresentam grande precisão se a velocidade for maior do que 60 km/h então neste caso ela transfere para as balanças de conferência. O DER/MG só opera com as balanças estáticas fixas e balanças dinâmicas portáteis móveis. Já o DNIT opera com as balanças seletivas dinâmicas de controle. Diferença entre as balanças fixas e as dinâmicas: A balança fixa não pode pesar cargas líquidas e a dinâmica pode pesar qualquer tipo de carga.

b) Horários de operação

O correto seria que todas as balanças operassem 24 horas, mas devido aos problemas de infra-estrutura isto não acontece. A fiscalização em algumas praças de pesagem acontece somente 12 horas por dia e é feito em balanças dinâmicas móveis. As balanças dinâmicas portáteis fixas que operam 24 horas no Estado de Minas Gerais são as que estão localizadas em Borda da Mata MG-290 e a de Patos de Minas MGT-354, etc.

c) Escolha de veículos

A fiscalização não se limita apenas a caminhões, carretas, bi trens, treminhões etc. São também fiscalizados os ônibus que circulam nas rodovias. Os métodos de fiscalização e controle dos limites de peso respeitam o Código de Trânsito Brasileiro – CTB com suas resoluções inerentes. Os serviços e a operação das balanças sob a jurisdição do DER/MG são feitas por empresas terceirizadas. As operadoras de balança dentro do Estado de Minas gerais

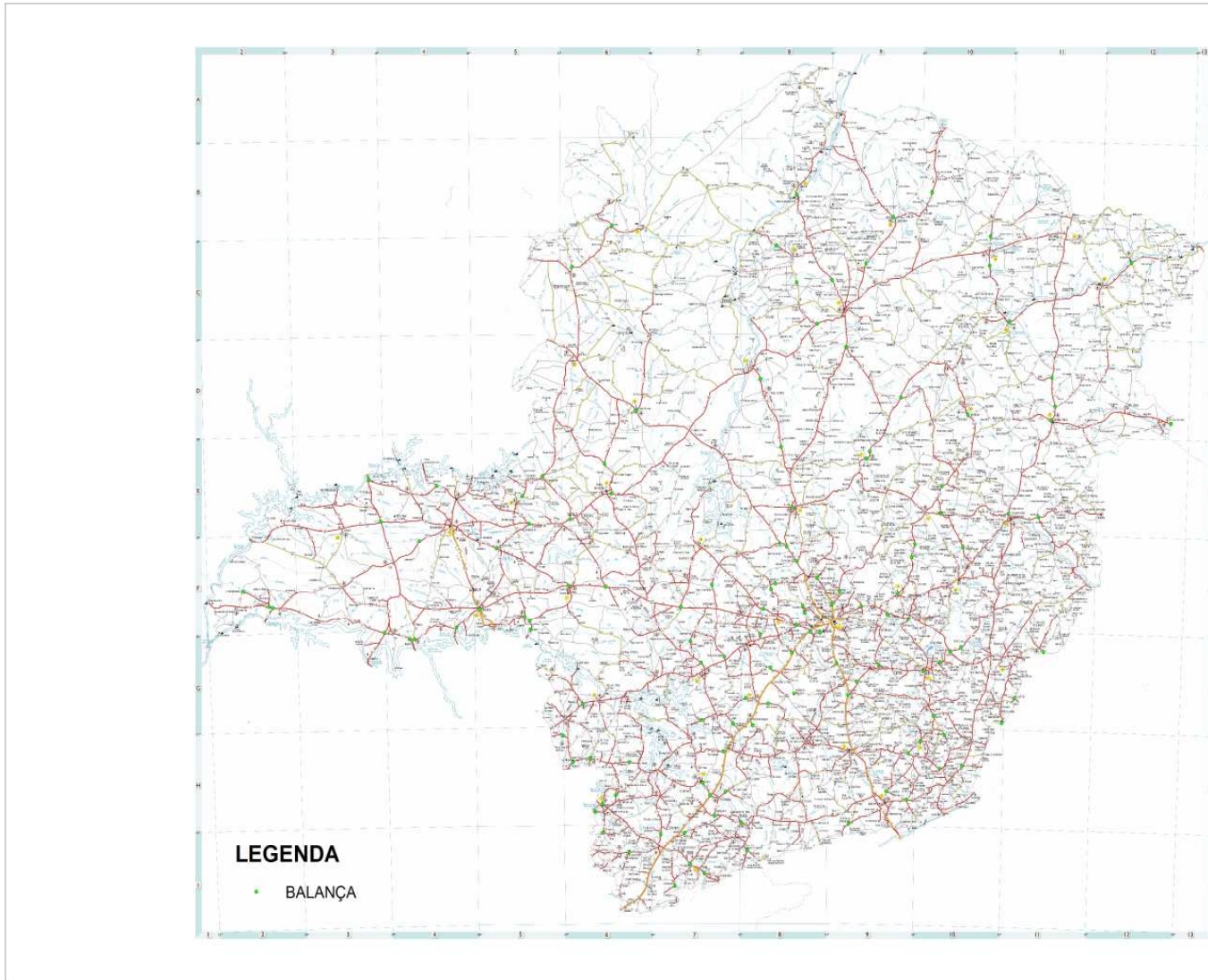
são: VETEC, DIEFRA, PROJEL e ENGESPRO. Existe um agente de autoridade de trânsito do DER/MG para autenticar o auto de infração.

Dificuldades enfrentadas pelo DER/MG é a falta de apoio da Polícia Rodoviária Estadual - PRE neste tocante. A PRE não dá apoio às balanças que estão fixas no posto de fiscalização. Para as balanças móveis só é possível a PRE - Polícia Rodoviária Estadual atuam desde que haja uma programação do órgão rodoviário através de convênios. Isto porque a PRM - Polícia Rodoviária Municipal não dispõem de profissionais para atuarem na fiscalização de cargas com excesso de peso em todas as balanças fixas e móveis. As informações levantadas indicaram que dos grandes problemas hoje enfrentados pelo DER/MG é a falta de agentes de trânsito capacitado para cumprir estas funções.

As rodovias federais contam hoje com 18 balanças dentro do Estado de Minas Gerais, mas infelizmente só duas estão operando. As que não estão operando são por motivo de renovação dos contratos com as operadoras.

Hoje, o número de balanças implantadas nas rodovias do Estado de Minas Gerais sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem DER/MG - Em operação 26 equipamentos sendo: Sete balanças estáticas e as demais são todas portáteis dinâmicas, distribuídas em 29 postos de pesagem. (Mapa 1)

LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE POSTOS DE PESAGENS



Mapa1: Fonte Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais DER/MG, Diretoria de Projetos – DP, Gerência de Geoprocessamento - GEO.

4.3 - Dificuldades Operacionais de Fiscalização

Serão relacionadas agora as dificuldades operacionais colhidas com os técnicos do DER/MG, como um esforço no sentido de mostrar, que além dessas especificações legais, dessas características operacionais e das evidências apontadas em vários trabalhos de diversos

autores; existem as dificuldades operacionais. A seguir serão apresentaremos o conjunto dessas dificuldades operacionais que os técnicos consideram existir.

a) Ausência de balanças na origem

Quando existem, elas pesam apenas o peso bruto (balancões) e não o peso da carga por eixo (balanças de eixos). As cargas são coletadas em confiança. Geralmente o transportador só toma conhecimento do excesso já no posto de fiscalização, quando a multa já é inevitável. Alguns embarcadores declaram peso abaixo dos reais, para reduzir impostos e fretes. No caso de carregamento a granel, os excessos não são removidos na origem.

b) Cargas de difícil transbordo

Contêineres podem gerar excesso de pesos em determinados eixos ou conjunto de eixos. O transportador não tem acesso ao interior do contêiner (lacrado) para remanejar a carga.

Cargas de grande peso unitário, como bobinas, contedores (sacos) para graneis, pallets etc. dificultam o transbordo e o reposicionamento.

c) Cargas líquidas a granel

Granéis líquidos têm distribuição de peso uniforme, o que impede o rearranjo da carga. Muitas vezes, trafegar com tanques parcialmente vazios pode provocar problemas de segurança.

d) Cargas sólidas a granel

Granéis sólidos deslocam-se na carroçaria com a trepidação do veículo. Do ponto de vista do excesso de peso este deslocamento da carga pode sobrecarregar um determinado eixo. Outro problema embora não sendo o excesso do peso é a segurança do condutor do veículo e a segurança dos usuários da via. Se as cargas a granel se deslocam ou desarranjam podem cair sobre a via e também pode estar colocando em risco os usuários da via. Outro problema relatado pelos Engenheiros são as cargas itinerantes. O descarregamento do veículo ao longo da rota, da traseira para a dianteira, altera bastante a distribuição da carga por eixo.

Para esses casos específicos, a legislação inglesa prevê tolerância de 25%. Este problema não chega ser um excesso de peso, mas pode desequilibrar o veículo...

O último dos problemas relatados pelos engenheiros do DER/MG é a desarmonia com Mercosul.

O acordo com o Mercosul prevê limites maiores que os brasileiros (10,5t por eixo isolado e 18 t para o eixo tandem duplo). A tolerância nas pesagens sempre existiu. Inicialmente era 1 t por eixo(1968). Com a lei 7 408/1985, passou a ser de 5%. As resoluções 102, 104, 114 mantiveram 5% para o PBTC, elevou para 7,5% a tolerância por eixo e aboliu a multa no caso de excesso por eixo. 102, 104,114. Site: www.denatran.gov.br/resolucoes.htm.

O DER/MG não teve nenhum problema operacional, pois era feito à contratação de pessoal capacitado para trabalhar nas praças de pesagem. Os problemas enfrentados pelo DER/MG foram a falta de agente de trânsito capacitado e policiais para dar cobertura e segurança aos funcionários das empresas operadoras das balanças e os servidores do DER/MG.

5- CONSIDERAÇÕES FINAIS

De tudo que foi discutido nesta monografia pode-se concluir que a introdução da fiscalização de excesso de peso no Brasil foi tardia além de tardia ela foi lenta nunca abarcou uma proporção significativa da malha rodoviária do país. No Estado de Minas Gerais ela ocorreu somente algum tempo depois e foi impulsionada pela demanda de cargas que começaram a circular pela malha viária do Estado Atualmente existem em operação 26 equipamentos sendo: sete balanças estáticas e as demais são todas portáteis dinâmicas, distribuídas em 29 praças de pesagens implantadas nas rodovias do Estado de Minas Gerais sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem DER/MG.

Em relação ao arranjo institucional legal sobre o qual a fiscalização ocorre, é possível concluir que é necessário melhorar os mecanismos de controle de fiscalização, visando garantir que as regras estabelecidas sejam cumpridas. É preciso que se tenha um esforço legal, fiscal e de monitoramento. E também criar regras justas de concorrência no modal rodoviário. É consenso entre os principais líderes do setor de transporte brasileiro que faltam regras que inibam a concorrência predatória no transporte rodoviário de cargas. O não estabelecimento de regras de mercado tem provocado problemas graves à segurança da população e aos bens transportados, assim como ao meio ambiente e à economia. Algumas ações já vêm sendo realizadas para estabelecer tais regras.

Entretanto, algumas leis ainda necessitam ser aprovadas, outras precisam ser regulamentadas e outras ainda precisam ser desenvolvidas. Estas ações devem ser necessariamente acompanhadas por uma boa estratégia de implementação e por indispensáveis ajustes na legislação. As autoridades estão cientes sobre os aspectos e dificuldades encontradas diuturnamente pelos transportadores nas praças de pesagem do País. A importância da pesagem de veículos de carga nas rodovias é destacada pela necessidade de se evitar o desgaste das estradas e o elevado índice de acidentes devido a danos causados nas rodovias. A pesagem é um elemento no controle de peso dos caminhões, aliada à fiscalização pelos organismos competentes, pela qual são aplicadas sanções conforme legislação pertinente.

O Estado está cada vez mais preocupado em desenvolver uma fiscalização mais efetiva para evitar que problemas como excessos de peso nos caminhões causem acidentes e degradação nas estradas. E que balanças quebradas ou mal utilizadas pela fiscalização, e motoristas trafegando sem pagar suas multas, problemas comuns e rotineiros sejam resolvidos através da melhoria da fiscalização. Além de melhorar a fiscalização do cumprimento de leis atualmente em vigor, novos procedimentos devem ser criados para que se possam controlar as novas restrições que surgirão com o disciplinamento do setor de transporte rodoviário. Certamente a fiscalização deverá ser mais intensiva e mais eficiente se fosse implantada novas tecnologias de informação nos postos fiscais brasileiros. Soluções tecnológicas atualmente disponíveis, como o - Sistema Eletrônico de Controle de Notas Fiscais - EDI Fiscal pode permitir uma significativa melhoria da eficácia da fiscalização. O envio prévio, por meio eletrônico, das informações dos documentos exigidos pelas barreiras fiscais interestaduais, é um exemplo de mudança que geraria um grande aumento de eficiência na fiscalização.

Além de garantir um maior cumprimento das leis, a tecnologia permite um aumento da agilidade na fiscalização, garantindo assim uma maior eficiência logística do país, principalmente devido à oportunidade de redução do tempo parado dos caminhões nas barreiras. O maior uso de tecnologia permitiria, inclusive, que fossem criados bancos de dados de movimentação de mercadorias entre estados, informação importantíssima para o planejamento logístico de um país, mas que atualmente não está disponível de forma agregada e confiável no Brasil. Esta ação teria como objetivo incentivar o aumento da eficiência logística do país, através da limitação do tempo máximo que um veículo de carga pode permanecer aguardando os procedimentos a serem realizados nos postos fiscais.

Embora o Estado de Minas tenha sido um dos estados pioneiros do Brasil a se iniciar com a fiscalização de excesso de peso nas rodovias. Atividade essa que se iniciou em 1979. Pode-se dizer que esta iniciativa é bem recente, considerando que a lei da balança data de 23 de novembro de 1960. A lei da balança foi reforçada pelo decreto federal 50 903/1961 que tratava de ações exclusivas dos limites de carga por eixo. Durante a evolução da fiscalização do transporte rodoviário de cargas iniciado em 1979; o órgão gestor rodoviário do Estado de Minas Gerais DER/MG - Departamento de Estradas de Rodagem enfrentou várias dificuldades no seu processo de implantação dos postos de fiscalização para controle de excesso de peso. Essas dificuldades foram sendo superadas à medida que DER/MG foi adquirindo mais experiência no assunto.

O DER/MG tem como meta colocar em operação 46 balanças móveis trabalhando em turnos e nove postos fixos de pesagem atuando ininterruptamente. Quando todo o sistema de fiscalização através da pesagem estiver funcionando, o órgão poderá realizar uma constante amostragem da origem e destino do tráfego de carga em Minas. Com a utilização das balanças móveis será evitado que veículos com excesso de peso realizem rotas de fuga da fiscalização. É importante ressaltar que apenas os serviços de operação e manutenção das balanças são terceirizados, continuando de responsabilidade indelegável do DER/MG e apoio da Polícia Militar Rodoviária, como agentes de trânsito capazes de autuação dos infratores. Um convênio com a (Secretária Estadual da Fazenda - SEF) está em andamento para criações de postos integrados e de fiscalização.

A utilização das balanças ajudará a preservar o Patrimônio Público Rodoviário, uma vez que o transporte de carga com peso acima do permitido, reduz prematuramente a vida útil do pavimento. O desgaste rápido do piso da rodovia acelera a necessidade de manutenção e conservação, o que acarreta prazos de investimentos inferiores àqueles planejados na concepção da rodovia. A partir do convênio com a SEF haverá a inibição da evasão fiscal em consequência do maior controle do transporte de mercadorias, mediante conferência entre o peso detectado e o peso expresso nas notas fiscais. Este tipo de ação vai incrementar a arrecadação fiscal do Estado e reduzirá os custos operacionais, uma vez que o DER/MG e a SEF realizarão trabalhos conjuntos.

As balanças coletarão dados sobre o volume de tráfego nas rodovias mineiras o que permitirá estudos de planejamento regional e inter-regional de transporte, propiciando ao DER/MG a possibilidade de fortalecer o planejamento estratégico do Governo Mineiro. O controle de peso dos veículos de carga reduz o índice de acidentes por obrigar a circulação dentro de sua capacidade permitida. O risco de acidente aumenta à medida que o excesso de Peso Bruto compromete a frenagem e condição do pavimento.

Hoje o DER/MG ainda enfrenta problemas para se fazer uma fiscalização adequada e eficiente do excesso de peso das cargas transportadas pelas rodovias mineras. Um deles é a falta de agentes de trânsito capacitados para cumprir a função de fiscalização. O outro problema são as balanças inoperantes instaladas nas rodovias federais sob a jurisdição do DNIT – Departamento Nacional de infra-estrutura de Transportes e que fazem parte da malha

rodoviária do Estado de Minas Gerais. Das 18 (dezoito) balanças instaladas nas rodovias federais só 2 (duas) estão em operação; que são balança de Carandaí e da BR 116 Caratinga. As outras 16(dezesseis) balanças estão inoperantes pelo simples fato da não renovação dos contratos de prestação de serviços com as operadoras. O ideal é que seja feito a capacitação mais agentes de trânsito para suprir a deficiência na fiscalização e que os contratos de prestação de serviço com as operadoras nas rodovias sob a jurisdição do DNIT sejam renovados. Evitando assim um desgaste maior nas rodovias e contribuindo para diminuir o número de acidentes provocados pela falta de uma fiscalização adequada e de qualidade.

6- ANEXOS

Anexo I

CTB-Legislação

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

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;

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

VIII - fiscalizar, autuar e 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;

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

§ 1º. O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN. A regulamentação desse assunto é uma colcha de retalhos. O CONTRAN precisa efetivamente regulamentá-lo estabelecendo procedimentos para a fiscalização através da Nota Fiscal e critérios para a pesagem das cargas respeitando suas especificidades.

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

§ 3º. Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal. Comentário: O INMETRO trabalha na elaboração de uma Resolução para definição dos critérios de aferição das balanças. Enquanto essa resolução não for publicada e homologada pelo CONTRAN, há um parecer do IPEM/SP de que as balanças, inclusive as móveis, devem ser aferidas no local de utilização. Entendemos como metodologia, os critérios diferenciados de pesagem a que se submetem os veículos de carga segundo a sua natureza. Ex.: carga líquida, containeres, carga fracionada e etc. (Não se confunde com a aferição de fidelidade do equipamento de pesagem referida no parágrafo 3º, do artigo 99, do CTB).

Art. 100. 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.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extra largos, definindo seus limites de peso.

Art. 101. 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.

§ 1º. 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.

§ 2º. A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causarem à via ou a terceiros.

§ 3º. Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento de carga sobre a via.

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN. Comentário: O CONTRAN, ainda não baixou qualquer norma a esse respeito.

Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, do peso bruto total (PBT), do peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, vedado o uso em desacordo com sua classificação.

d) Artigo 209 - Deixar de atender às áreas destinadas à pesagem de veículos, infração grave e multa;

e) Artigo 231 - transitar com o veículo com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN;

f) Artigo 257 - as penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de cumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionadas. Comentário: A redação desse artigo foi considerada que grupo, criado pelo CONTRAN, para fazer a revisão dos limites de pesos e dimensões inadequados. Clique aqui para conhecer a nova redação proposta.

g) Artigo 275 - o transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável. Comentário: Considera necessária a reintrodução dos limites de tolerância para transbordo de excesso de peso nos eixos estabelecidos no artigo 190, do código revogado. Atende-se com isso o interesse do órgão rodoviário, que não dispõe de área para transbordo ou remanejamento da carga na praça de pesagem, sendo certo que a operação pode revelar-se impossível dependendo da natureza da carga ou do veículo.

h) Artigo 278 - ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no artigo 209, além de obrigação de retornar ao ponto de evasão;

i) Artigo 323 - caberá ao CONTRAN fixar metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no Inciso V do artigo 231, aplicando-se a penalidade de 20 UFIR por 200 quilogramas ou fração de excesso. Comentário: O CONTRAN, até o momento, não fixou metodologia de aferição. Dessa forma a penalidade continua sendo de 20 UFIR por 200 quilogramas ou fração de excesso.

O principal ponto de conflito é a pesagem do veículo por eixo ou conjunto de eixos e não pelo peso bruto total. Os transportadores argumentam que a quase totalidade dos embarcadores não dispõem de balanças ou as mesmas não pesam, o veículo, por eixo. Reclamam de não conformidades relacionadas ao sistema de pesagem, como nivelamento e rugosidade do piso da plataforma de pesagem, aferição das balanças e, também, de fatores relacionadas ao tipo de carga, movimentação da carga durante o trajeto, umidade, distribuição, estado de conservação do veículo, que tornam efetivamente difícil e, as vezes, impossível a correta distribuição de pesos por eixo.

Anexo II

Resumo da Legislação:

Documentos legais que regulamentam os limites de peso e ou dimensões máximos admissíveis para a circulação de veículos de carga em todo o território nacional.

Diploma legal do objeto

Código de Trânsito Brasileiro - Confirma relação de artigos, que tratam do assunto, descritos abaixo.

Resolução 210/06 13/11/2006 Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências e revoga as Resoluções CONTRAN 12/98 e 163/04.

Resolução 211/06 13/11/2006 Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC, a que se referem os arts. 97 99 e 314 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e revoga as Resoluções, 68/98, 164/04, 184/05 e 189/06, a partir de 01/01/2007.

Lei n.408 25/12/1985 Permite a tolerância de cinco por cento (5%) na pesagem de carga em veículos de transporte

Resolução 12/98 - Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres

Resolução n. 21/05/1998 Disciplina o transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros a que se refere o art. 109 do Código de Trânsito Brasileiro

Resolução n. 41 Estabelece os procedimentos para o cadastramento de veículos no RENAVAM e emissão do Certificado de Segurança, de acordo com os arts. 97 e 103 do Código de Trânsito Brasileiro.

Resolução n. 1/05/1998 Disciplina a inscrição de dados técnicos em veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, de acordo com os arts. 117 230 XXI e 231 X do Código de Trânsito Brasileiro.

Resolução n. 68 23/09/1998 Requisitos de segurança necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga - CVC, a que se referem os arts. 97 99 e 314 do Código de

Trânsito Brasileiro - CTB e os §§ 3o e 4o dos arts. 1o e 2o, respectivamente, da Resolução 12/98 - CONTRAN.

Resolução n. 19/11/1998 Altera a redação do art. 2o , § 2 o da Resolução no 68/98-CONTRAN e substitui o seu Anexo III

Resolução n. 82 19/11/1998 Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga

Resolução n. 102 31/08/1999 Dispõe sobre a tolerância máxima de peso bruto de veículos

Resolução n.04 21/12/1999 Dispõe sobre tolerância máxima de peso bruto de veículos

Resolução n.8 21/12/1999 Dispõe sobre a responsabilidade pelo pagamento de multas

Resolução n.14 05/05/2000 Acrescentar Parágrafo único ao art. 4º da Resolução n.. 104/99-CONTRAN

Ata N.. 3.733 do CONTRAN 10/09/1996 Dispõe sobre pesagem por eixo de veículos engajados no transporte de graneis líquidos

Portaria do INMETRO n.36/94 22/12/94 Aprova o RTM referente a fabricação, instalação e utilização dos instrumentos de pesagem de funcionamento não automático

ANEXO III

PORTARIA N. 2.215, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2006

Em 29 de dezembro de 2006 o Diretor do DER/MG instituiu a seguinte Portaria

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS

PORTARIA N° 2.215, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2006.

Estabelece condições para circulação nas rodovias do Estado de Minas Gerais, sob circunscrição do DER/MG, das Combinações de Veículos de Carga - CVC e dá outras providências.

O DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

DO ESTADO DE MINAS GERAIS - DER/MG, no uso da competência que lhe confere o artigo 21 da Lei Federal n. 9 503, de 23 de setembro de 1997 e, em atendimento ao que dispõe a Resolução n. 211, de 22 de novembro de 2006, do CONTRAN,

DETERMINA:

Art. 1º Autorizar a circulação de Combinações de veículos de Carga - CVC, a que se referem os arts. 97 e 99 do Código de Trânsito Brasileiro - CBT, conforme regulamentado pela Resolução n. 211/2006 do CONTRAN, nas rodovias conforme *listagem em anexo e listagem no Site oficial do DER/MG*, www.der.mg.gov.br.

Art. 2º Não será permitido o tráfego de CVC:

I - nas rodovias pavimentadas com sentido duplo de tráfego e com largura média de pista inferior a 7m;

II - nas pontes com sentido duplo de tráfego e com largura inferior a 7m;

III - nas obras de arte que estiverem com a sua capacidade de carga abaixo do Peso Bruto Total - PBT permitido para o veículo;

IV - onde o tráfego estiver parcialmente interrompido.

Art. 3º É de responsabilidade do transportador:

I - garantir a segurança da CVC quanto aos aspectos de capacidade de frenagem, arraste e varredura;

II - providenciar o socorro mecânico no prazo máximo de 12 horas, em caso de defeito, sendo que o veículo deverá estar devidamente sinalizado, inclusive com cones de sinalização de segurança colocados 10m antes e depois da localização do veículo.

Art. 4º Fica delegada a competência para o fornecimento de Autorização Especial de Trânsito - AET, conforme regulamentado pelas Resoluções n. 210/2006 e n. 211/2006 do CONTRAN, ao Chefe do Serviço de Fiscalização do Transporte de Cargas, ao chefe da Divisão de Controle Operacional, aos Assessores III da Diretoria de Operação de Via, ao chefe do Serviço de Controle Operacional e aos Coordenadores Regionais. No impedimento legal do Coordenador Regional fica delegada a competência ao Chefe da Seção de Operação de Via.

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Ficam revogadas:

I - Portaria n. 1.938 de 12 de julho de 2.005; e

II - Portaria n. 2 101 de 25 de maio de 2.006.

DER/MG, em Belo Horizonte, aos 29 de dezembro de 2006.

Engº José Elcio Santos Monteze

Diretor Geral

Anexo À Portaria n. 2.215, de 29 de Dezembro De 2006.

Rodovias Liberadas Para Trânsito de Cvc Até 57.000kg respeitados os parâmetros da Resolução n. 210 De 11/2006 do
Rodovia

ANEXO IV

TABELA DE MULTA DE EXCESSO DE PESO

BASE DE

1 UFIR

CÁLCULO:

R\$1,0641

Os valores da tabela, a vigorar a partir de 23/01/98 foram calculados em função do inciso V do Art.231 do CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - lei n. 9 503, de 24/09/97:

EXCESSO DE PÊSO		VALOR		EXCESSO DE PÊSO		VALOR		EXCESSO DE PÊSO		VALOR	
DE:	A	UFIR	R\$	DE:	A	UFIR	R\$	DE:	A	UFIR	R\$
1	200	85	R\$90,45	8001	8200	2130	R\$2.266,53	16001	16200	4130	R\$4.394,73
201	400	90	R\$95,77	8201	8400	2180	R\$2.319,74	16201	16400	4180	R\$4.447,94
401	600	95	R\$101,09	8401	8600	2230	R\$2.372,94	16401	16600	4230	R\$4.501,14
601	800	120	R\$127,69	8601	8800	2280	R\$2.426,15	16601	16800	4280	R\$4.554,35
801	1000	180	R\$191,54	8801	9000	2330	R\$2.479,35	16801	17000	4330	R\$4.607,55
1001	1200	260	R\$276,67	9001	9200	2380	R\$2.532,56	17001	17200	4380	R\$4.660,76
1201	1400	290	R\$308,59	9201	9400	2430	R\$2.585,76	17201	17400	4430	R\$4.713,96
1401	1600	320	R\$340,51	9401	9600	2480	R\$2.638,97	17401	17600	4480	R\$4.767,17
1601	1800	350	R\$372,44	9601	9800	2530	R\$2.692,17	17601	17800	4530	R\$4.820,37
1801	2000	380	R\$404,36	9801	10000	2580	R\$2.745,38	17801	18000	4580	R\$4.873,58
2001	2200	410	R\$436,28	10001	10200	2630	R\$2.798,58	18001	18200	4630	R\$4.926,78
2201	2400	440	R\$468,20	10201	10400	2680	R\$2.851,79	18201	18400	4680	R\$4.979,99
2401	2600	470	R\$500,13	10401	10600	2730	R\$2.904,99	18401	18600	4730	R\$5.033,19
2601	2800	500	R\$532,05	10601	10800	2780	R\$2.958,20	18601	18800	4780	R\$5.086,40
2801	3000	530	R\$563,97	10801	11000	2830	R\$3.011,40	18801	19000	4830	R\$5.139,60
3001	3200	720	R\$766,15	11001	11200	2880	R\$3.064,61	19001	19200	4880	R\$5.192,81
3201	3400	760	R\$808,72	11201	11400	2930	R\$3.117,81	19201	19400	4930	R\$5.246,01
3401	3600	800	R\$851,28	11401	11600	2980	R\$3.171,02	19401	19600	4980	R\$5.299,22
3601	3800	840	R\$893,84	11601	11800	3030	R\$3.224,22	19601	19800	5030	R\$5.352,42
3801	4000	880	R\$936,41	11801	12000	3080	R\$3.277,43	19801	20000	5080	R\$5.405,63
4001	4200	920	R\$978,97	12001	12200	3130	R\$3.330,63	20001	20200	5130	R\$5.458,83
4201	4400	960	R\$1.021,54	12201	12400	3180	R\$3.383,84	20201	20400	5180	R\$5.512,04
4401	4600	1000	R\$1.064,10	12401	12600	3230	R\$3.437,04	20401	20600	5230	R\$5.565,24
4601	4800	1040	R\$1.106,66	12601	12800	3280	R\$3.490,25	20601	20800	5280	R\$5.618,45
4801	5000	1080	R\$1.149,23	12801	13000	3330	R\$3.543,45	20801	21000	5330	R\$5.671,65

5001	5200	1380	R\$1.468,46	13001	13200	3380	R\$3.596,66	21001	21200	5380	R\$5.724,86
5201	5400	1430	R\$1.521,66	13201	13400	3430	R\$3.649,86	21201	21400	5430	R\$5.778,06
5401	5600	1480	R\$1.574,87	13401	13600	3480	R\$3.703,07	21401	21600	5480	R\$5.831,27
5601	5800	1530	R\$1.628,07	13601	13800	3530	R\$3.756,27	21601	21800	5530	R\$5.884,47
5801	6000	1580	R\$1.681,28	13801	14000	3580	R\$3.809,48	21801	22000	5580	R\$5.937,68
6001	6200	1630	R\$1.734,48	14001	14200	3630	R\$3.862,68	22001	22200	5630	R\$5.990,88
6201	6400	1680	R\$1.787,69	14201	14400	3680	R\$3.915,89	22201	22400	5680	R\$6.044,09
6401	6600	1730	R\$1.840,89	14401	14600	3730	R\$3.969,09	22401	22600	5730	R\$6.097,29
6601	6800	1780	R\$1.894,10	14601	14800	3780	R\$4.022,30	22601	22800	5780	R\$6.150,50
6801	7000	1830	R\$1.947,30	14801	15000	3830	R\$4.075,50	22801	23000	5830	R\$6.203,70
7001	7200	1880	R\$2.000,51	15001	15200	3880	R\$4.128,71	23001	23200	5880	R\$6.256,91
7201	7400	1930	R\$2.053,71	15201	15400	3930	R\$4.181,91	23201	23400	5930	R\$6.310,11
7401	7600	1980	R\$2.106,92	15401	15600	3980	R\$4.235,12	23401	23600	5980	R\$6.363,32
7601	7800	2030	R\$2.160,12	15601	15800	4030	R\$4.288,32	23601	23800	6030	R\$6.416,52
7801	8000	2080	R\$2.213,33	15801	16000	4080	R\$4.341,53	23801	24000	6080	R\$6.469,73

ANEXO V

RESOLUÇÃO n. 258

A resolução n.258. 30 de novembro de 2007 regulamenta os artigos 231, X e 323 do Código Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

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

- I - 300 kg no eixo direcional;
- II - 500 kg no eixo isolado;
- III - 850 kg por conjuntos de eixos em tandem duplo, e;
- IV - 1275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

Art. 10. Os equipamentos fixos ou portáteis utilizados na pesagem de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

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

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

Art. 13. Para o calculo do valor da multa estabelecida no inciso V do art.231 do CTB serão aplicados os valores em Reais, para cada duzentos quilogramas ou fração, conforme Resolução 136/02 do CONTRAN ou outra que vier substituí-la. Infração - média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos); Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, na seguinte forma:

- a) até seiscentos quilogramas = R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos);
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas = R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos);
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas = R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos);

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

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

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

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

§ 1o. Mesmo que haja excessos simultâneos nos pesos por eixo ou conjunto de eixos e no PBT ou PBTC, a multa de R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos) prevista no inciso V do artigo 231 do CTB será aplicada uma única vez.

§ 2o Quando houver excessos tanto no peso por eixo quanto no PBT ou PBTC, os valores dos acréscimos à multa serão calculados isoladamente e somados entre si, sendo adicionado ao resultado o valor inicial de R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos).

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

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

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

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

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

a) até 600 kg infração: média = R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos);

b) entre 601 kg e 1.000kg infração: grave = R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos);

c) acima de 1.000kg infração: gravíssima = 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta e quatro centavos), aplicados a cada 500 kg ou fração de excesso de peso apurado. Penalidade-Multa, medida administrativa – Retenção do Veículo para Transbordo da carga.

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

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

Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2008 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos a superfície das vias públicas.

Art. 18. Ficam revogadas as Resoluções do Contran n. 102, de 31 de agosto de 1999, n.104, de 21 de dezembro de 1999, e n. 114, de 5 de maio de 2000. Art. 19. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva - Presidente

Elcione Diniz Macedo - Ministério das Cidades

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares - Ministério da Educação

Rui César da Silveira Barbosa - Ministério da Defesa

Salomão Jose Santana - Ministério da Defesa

Carlos Alberto Ferreira dos Santos - Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa - Ministério da Saúde

Edson Dias Gonçalves - Ministério dos Transportes

ANEXO VI



POSTOS DE PESAGEM EM OPERAÇÃO NO ESTADO DE MINAS GERAIS

Rodovia	Local (km)	Trecho	Nome do Posto	Cod. do Posto	CR G	Início Oper.	Prog. ou Conv.	Modelo	Op.	Equip.
LMG758	51,0	Açucena-Belo Oriente	Açucena	4000	40ª	01/02/04		Estática fixa	24hs	1
MG050	301,0	Capitólio-Ponte Rio Turvo	Capitólio	1028	24ª	01/04/05	Furnas	Dinâmica fixa	24hs	1
MG290	27,0	Ouro Fino - Borda Mata (Ramo A)	Borda da Mata	1900 A	19ª	05/01/08	SEF	Dinâmica fixa	24hs	1
MG290	27,0	Borda Mata-Ouro Fino (Ramo B)	Borda da Mata	1900 B	19ª	05/01/08	SEF	Dinâmica fixa	24 hs	1
MGT120	745,0	Cataguases-Piraúba	Dona Euzébia	0500	5ª	01/10/03		Estática fixa	24 hs	1
MGT367	58,3	Couto Magalhães-Diamantina	Diamantina	0800	8ª	01/10/03		Estática fixa	24 hs	1
MG050	109,0	Itaúna - Divinópolis (Ramo A)	Carmo do Cajuru	0300 A	3ª	01/10/03	PPP	Estática fixa	24 hs	1
MGT120	356,0	Guanhães-Itabira	Dores de Guanhães	0200	2ª	06/10/03		Estática fixa	24 hs	1
MG050	400,0	Itaú Minas-São Sebastião Paraíso	S.S. do Paraíso	2400	24ª	06/10/03	PPP	Estática fixa	24 hs	1
MGT135	198,0	Januária-Ponte Rio São Francisco	Januária	0608	37ª	22/08/05		Dinâmica fixa	12 hs	1
MGT135	299,0	Mirabela-Montes Claros	Mirabela	0602	13ª	06/10/03		Dinâmica fixa	24 hs	1
MGT329	105,0	Ponte Nova-Rio Casca	Rio Casca	1700	17ª	01/10/03		Estática fixa	24 hs	1
MG050	328,0	Ponte Rio Turvo-Entrº.Alpinópolis	Alpinópolis	1029	24ª	01/04/05	Furnas	Dinâmica fixa	24 hs	1
MGT354	171,0	Presidente Olegário-Entrº.BR365	Patos de Minas	1404	14ª	01/03/04		Dinâmica fixa	24 hs	1
MG430	26,5	Entrº. MG252(São Gonçalo Pará)-Entrº.MG050	S. G. do Pará	0104	3ª	15/02/07		Dinâmica móvel	12 hs	1

MG431	54,6	Itaúna-Entrº. BR381	Itatiaiuçu	0103	3ª	01/11/07	PRO-MG	Dinâmica móvel	12 hs	
MG223	13,8	Entrº. BR365-Entrº.MG190 (MC 2)	MC 2	2506	18ª	01/03/07		Dinâmica móvel	12 hs	1
MG190	21,5	Entrº.Brejão-Entrº.Monte Carmelo(MC 1)	MC 1	2505	18ª	02/07/07	PRO-MG	Dinâmica móvel	12 hs	
BR120	342,0	Guanhães-Entrº da MG 232	Sta Terezinha	2309	2ª	15/02/07		Dinâmica fixa	12 hs	1
BR418	16,6	Nanuque-Divisa MG/BA	Nanuque	2308	28ª	14/03/07	SEF	Dinâmica fixa	24 hs	1
MG188	313,5	Coromandel-Entrº.Chapadão	Coromandel	2515	18ª	02/07/06	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
MGT452	54,6	Araporã-Tupaciguara	Tupaciguara	2503	11ª	17/07/07	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
MG223	114,5	Araguari-Entrº. MG413	Araguari	2504	11ª	20/12/07	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
BR497	18,5	Entrº. BR365-Entrº. BR153 (Uberlândia)	Uberlândia	2501	11ª	20/12/07	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
MG238	32,5	Cachoeira da Prata-Maravilhas	Cach. da Prata	0122	3ª	15/10/07	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
BR352	482,7	Pará de Minas - Pitangui	Pitangui	0106	3ª	15/03/08	PRO-MG	Dinâmica móvel	12 hs	1
MG420	14,5	Pompéu - BR-040	Pompéu	0115	35ª	12/03/08		Dinâmica móvel	12 hs	1
MG164	136,0	Bom Despacho - Martinho Campos	Bom Despacho	0108	35ª	*		Dinâmica móvel	12 hs	
MGC154	54,0	Capinópolis - Ituiutaba	Ituiutaba	2513	31ª	01/05/08	PRO-MG	Dinâmica fixa	12 hs	1
		TOTAL DE POSTOS PESAGEM: 29								
		TOTAL DE EQUIPAMENTOS: 26								

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem – DER/MG, Diretoria de Operação e Via - DO.

ANEXOVII



POSTOS DE PESAGEM A SEREM IMPLANTADOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS ATÉ O ANO DE 2009.

Rod.	Local (km)	Trecho	Nome do Posto	Cod. do Posto	CR G	Ini. Op.	Prog. ou Conv.	Conc. Prevista	Oper.	Equip.
LMG8 64		Limeira do Oeste - Entrº. BR 497	Limeira	2512	31ª		Suco Alcooleiro	12/2008	2009	Dinâm. Móvel
Acesso		Limeira do Oeste - Usina Coruripe	Coruripe	2516	31ª			05/2008	Jun.2008	Dinâm. Móvel
MG409		Novo Oriente de Minas- Entrº BR 116	Topázio	2306	28ª		PRO-ACESSO	06/2008	Jul./2008	Dinâm. Móvel
BR482	285,0	Ponte do Pinhão - Conselheiro Lafaiete	Itaverava	3014	4ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR383	29,0	Entrº. BR 040 B p/ Congonhas - S. B. do Suaçuí	Congonhas	3015	4ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR265	210,0	Barbacena - Bananal	Barbacena	3016	4ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Fixa
MG443	5,0	Ouro Branco-Entrº. MG030	Ouro Branco	3012	4ª		PRO-MG	10/08	Outubro/2008	Dinâm. Móvel
MG129	180,0	Conselheiro Lafaiete- Ouro Branco	Lafaiete	3013	4ª		PRO-MG	10/08	Outubro/2008	Dinâm. Móvel
MG447	38,0	Guiricema - Entrº. P/Tuiutinga (A)	Guiricema	3005	5ª		PRO-MG	09/08	Setembro/2008	Dinâm. Móvel
BR491	265,0	Varginha - Entrº. BR 381	Varginha	1002	10ª		PRO-MG	12/08	Dezembro/2008	Dinâm. Móvel
BR265	a definir	Nepomuceno - Entrº BR 381	Nepomuceno	1003	10ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR383	270,0	Cruzília - Entrº. BR 267 A (p/Juiz de Fora)	Cruzília	1005	10ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
LMG8 62	a definir	Três Corações - São Bento do Abade 1	Três Corações	1010	10ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel

MG458	10,0	Entrº. BR 381 - Entrº. MG456 (p/ Heliodora)	Heliodora	1007	10ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR 267	440,0	Entrº. p/ Machado - Entrº. Serrania	Serrania	1008	15ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
LMG8 77	20,0	Entrº. BR 146 B - Entrº. BR 267 (Cont. P. Caldas)	Poços Caldas	1012	15ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
MG455	4,5	Entrº. BR 459 - Santa Rita de Caldas	João Ricarti Ferreira	1004	15ª		PRO-MG/SEF	2009	2009	Dinâm. Fixa
BR491	162,0	Entrº. p/ Divisa Nova - Entrº. p/ Serrania	Divisa Nova	1009	15ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR491	5,5	Guaxupé - Div. MG/SP	Muzambinho	1006	15ª		PRO-MG/SEF	07/2008	Agosto/2008	Dinâm. Fixa
BR267	534,0	Poços de Caldas - Divisa MG/SP (Ramo A)	J. Tarcísio G. Carvalho	1030A	15ª		PRO-MG/SEF	09/2008	Setembro/2008	Dinâm. Fixa
BR267	534,0	Divisa MG/SP - Poços de Caldas (Ramo B)	J. Tarcísio G. Carvalho	1030B	15ª		PRO-MG/SEF	09/2008	Setembro/2008	Dinâm. Fixa
BR494	130,0	BR-381- Morro do Ferro	Morro do Ferro	1020	16ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
MG260	23,0	Cláudio - Entrº BR - 381	Cláudio	1022	16ª		PRO-MG	11/2008	Setembro/2008	Dinâm. Móvel
LMG8 43	25,0	Santana do Jacaré - Entrº BR 381	Santana do Jacaré	1018	16ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR369	4,0	Oliveira - São Francisco de Paula	Oliveira	1013	16ª		PRO-MG	05/2008	Junho/2008	Dinâm. Móvel
MG332	16,0	Entrº BR-381 - Entrº MG 335 A (Bonsucesso)	Bonsucesso	1019	16ª		PRO-MG	08/2008	Agosto/2008	Dinâm. Móvel
MG270		Passa Tempo- Desterro de Entre Rios	Passa Tempo	1021	16ª		Dir. Infraestr.	2009	2009	Dinâm. Móvel
MGT3 69	75,0	BR 354 p/ Aguanil - Entrº. p/ Cristais	Cristais	1035	16ª		Dir. Operações	2009	2009	Dinâm. Móvel
BR459	47,0	Itajubá- Divisa MG/SP	Ataque	1017	19ª		PRO-MG/SEF	12/2008	Dezembro/2008	Dinâm. Fixa
MG347	64,0	S. José do Alegre - Entrº. BR 459 c/ Piranguinho	Piranguinho	1011	19ª		PRO-MG	08/2008	Setembro/2008	Dinâm. Móvel
MG173	10,0	Entrº. BR 459 - Paraisópolis - Divisa MG/SP	Ricardo E. Prado	1024	19ª		PRO-MG/SEF	11/2008	Novembro/2008	Dinâm. Móvel
MG158	28,0	Entrº. BR 354 - Passa Quatro - Divisa MG/SP	Wagner F. Godinho	1031	19ª		PRO-MG/SEF	2009	2009	Dinâm. Fixa
MG350	26,0	Entrº. BR 459 - Delfim Moreira	Delfim Moreira	1032	19ª		PRO-MG	2009	2009	Estática Fixa

MG344	82,6	Cássia - Entrº MG050	Pratapólis	1025	24ª		PRO-MG	05/2008	Novem bro/200 8	Dinâm. Móvel
MG449	9,3	ENTRºBR 491- Divisa MG/SP(Acerburgo) Ramo B	Arceburgo	1034	24ª		PRO- MG/SEF	10/2008	Novem bro/200 8	Dinâm. Fixa
MG449	9,3	Div. MG/SP-Entrº. BR491 (Acerburgo) - Ramo A	Arceburgo	1033	24ª		PRO- MG/SEF	10/2008	Novem bro/200 8	Dinâm. Fixa
LMG8 57	18,0	Itamogi - Divisa MG/SP	Itamogi	1026	24ª		PRO- MG/SEF	08/2008	Novem bro/200 8	Dinâm. Móvel
MG353	55,0 a 67,0	Entrº.Coronel Pacheco- Entrº. Filgueiras	Cel. Pacheco	3002	30ª		PRO-MG	10/2008	Novem bro/200 8	Dinâm. Móvel
MG285	0,3	Laranjal - Divisa MG/RJ	Palma	3006	30ª		PRO- MG/SEF	2009	2009	Dinâm. Móvel
MG126	38,0	Entrº Rochedo de Minas - Bicas	Bicas	3003	30ª		PRO-MG	2009	2009	Dinâm. Móvel
MG353		Santa Bárbara - Rio Preto	Santa Bárbara	3001	30ª			2009	2009	Dinâm. Móvel
LMG 758		Entrº.BR 259 - Entrº. Sapucaia de Guanhães	Virginópolis	2311	40ª			2009	2009	Dinâm. Móvel
TOTALDE POSTOS DE PESAGEM COM OUTROS RECURSOS: 42										
TOTAL PROGRAMADO PARA 2008: 21										
TOTAL PROGRAMADO PARA 2009: 21										

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem – DER/MG, Diretoria de Operação e Via - DO.

7-APÊNDICE

Entrevista semi-estruturada, com engenheiros Ronaldo José Rocha e Cláudio Ângelo Valadão Albernáz Departamento de Estradas de Rodagem DER/MG.

1) Como foi a evolução da implantação da fiscalização de excesso de peso nas rodovias do Estado de Minas Gerais

1. a) 1ª Etapa com início em 1979

1.b) 2ª Etapa com início em 1994

1.c) 3ª Etapa com início em 1996

1.d) 4ª Etapa com início em 2004

2) Quais foram os problemas enfrentados para se fazer a fiscalização de transporte de cargas

3) Como é feito à aferição das balanças no Estado de Minas Gerais

4) Os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas Gerais

critérios para escolha do local

5)O que deve ser observado para se construir as praças de pesagens

5.a) Pesquisa de VMD – Volume médio de tráfego de caminhões e ônibus

5. b) Situação do pavimento

5.c) Local que não exista rota de fuga

5.d) Condições gerais do local (segurança, custo de construção, energia elétrica, água, etc.).

6)Quais são os procedimentos de fiscalização no Estado de Minas Gerais

6. a) critérios para escolha do local

6. b) Horários de operação

6.c)Escolha de veículos

7) Quais são as dificuldades operacionais enfrentadas pelo DER/MG para se a fiscalização nas rodovias

7.a) Ausência de balanças na origem

7.b) Cargas de difícil transbordo

7.c) Cargas líquidas a granel

7.d) Cargas sólidas a granel

8- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albano, João Fortini: Efeitos da falta de Fiscalização por Pesagem sobre os Pavimentos Flexíveis (Tese para o título de doutor em engenharia civil apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade do Rio Grande do Sul). Área de concentração Sistema de Transportes e Logística.

Albano, João Fortini: A Influência do Tráfego de Composições de Veículos de Carga - CVC'S sobre os Pavimentos das Rodovias do Rio Grande do Sul, Volume 1: Relatório DOC - DAER / Lastran – UFRGS Março/2003

Porto Alegre, RS Excessos de carga e pesagem de veículos comerciais - III Semana de Engenharia de Produção e Transportes Janeiro de 2004 UFRGS, João Fortini Albano-Excesso de carga e pesagem de veículos comerciais João Fortini Albano (DEPROT/UFRGS – Artigo).

Brasil, Encontro para a Qualidade dos Laboratórios Faruolo - EQUALAB, Luciano Bruno 2005 -, Rede Metrológica do Estado de São Paulo - REMESP. 07 a 09 junho de 2005. São Paulo, Análise do Sistema de Medição do Peso de Veículos em Movimento nas Estradas.

Brasil, Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Política Nacional de Trânsito. Setembro / 2004

CNT e COPPEAD. Transporte de Cargas no Brasil – Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País – Diagnóstico e Plano de Ação. Confederação Nacional do Transporte – CNT e Centro de Estudos em Logística – COPPEAD/UFRJ. 2002

Palestra ABRC - Dificuldades para se cumprir a Legislação de Peso Neuto Gonçalves dos Reis Mestre em Engenharia de Transportes (EESC-USP) data.....

Plano Diretor Nacional Estratégico e Pesagem – Pdnep Junho/2006

Almeida, Privatização e facilidades rodoviárias no Brasil, 1994.

Anuário estatística Crescimento Revista CNT ...o do número de veículos no país 1999 Brasília: Anfavea,V.1,2000
Anuário Produção de veículos comerciais, 2002 Brasília: Anfavea, V.3,2003.

Anais - São Carlos: ANPET, 1995. 2 v. v.2, p.747-753 rios, f. j. p. La Implantación de estaciones de pesasse dinámico en la red de carreteras del estado, rutas . Brasil: os caminhos do crescimento.

Brasília: ministério dos transportes, 2004. National Cooperative Hghway research Program, 2004. 58 p. (National Cooperative Highway research). Concurso da cátedra de estradas de ferro e de rodagem na escola politécnica da UFBA em abril de 1963.

Brasília: Código de trânsito brasileiro – CTB

Revista CNT - Confederação nacional dos transportes n.5 página 25 a 27

Constituição federal de 1998

Carga pesada. Porta-luvas: buraco pra derrubar avião – Balanças. Londrina PR: Ampla editora, n. 101, jun. 2002.

Carga pesada. Porta-luvas: casos de polícia – balança. Londrina PR: ampla editora, n. 108, set. 2003.

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Informativo do ministério dos transportes. Brasília: DNER, edição n. 41. Mar/abr., 2000.

Michael Paul Zeitlin, Plano piloto de implantação - Desafios do planejamento de transportes. Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER.

Desenvolvimento do país. Revista CNT (Confederação Nacional dos Transportes) COPPEAD, UFRJ.

Geipot. Anuário estatístico dos transportes

Martins, R, s; Caixeta-Filho - Gestão logística "Transporte de cargas".

Gualda, Nicolau D. Fares. Logística e transportes: problemática e possibilidades no Brasil.

Oliveira Jr., J.A.; Loureiro, C.F.G. e Lima, I.C. Sistema de pesagem de cargas rodoviárias.

Masiero, E, Ledermann. Falta de balanças prejudica situação das estradas gaúchas. Porto Alegre, p. 37, 9 jul.2004.

Ministério dos transportes infra-estrutura de transportes no Departamento de Estradas de Rodagem.

Revista estradas, Porto Alegre, ano 3, n. 5, p. 61-66, nov. 2003. Sinopse do transporte rodoviário de cargas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem