



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

RECEBIDO: 11, 9, 2024

HORA: 16:17.

Nº SUPER: 50000.026859-2024-40

ASSINATURA: Alexandre

OFÍCIO Nº 153/2024 – GSJBAGAT

Brasília, 11 de setembro de 2024.

Excelentíssimo Senhor

RENAN FILHO

Ministro de Estado dos Transportes

Ministério dos Transportes

Esplanada dos Ministérios, Bloco “R” – 6º Andar – Sala 600

Brasília – Distrito Federal

CEP 70.044-902

Assunto: Divergência de pesagem em veículos de cargas.

Senhor Ministro,

Cumprimentando-a cordialmente, venho por meio deste, solicitar os bons préstimos de Vossa Excelência no sentido de que seja considerado os pontos abaixo sobre divergência de pesagem em veículos de cargas e que seja debatido na próxima reunião do CONTRAN para que seja retificado as diretrizes de pesagem em veículos de cargas.

1. Das balanças móveis (dinâmicas)

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT está utilizando uma estrutura móvel de pesagens de caminhões por eixo, que fica instalada geralmente em Pimenta Bueno e Porto Velho. Todos os segmentos de transporte estão sendo atuados por excesso de peso bruto ou sobre eixo.

A operação da balança em si não é algo que precise ser revista ou descontinuada, até porque de fato é necessário coibir excessos de peso e uma distribuição melhor de carga. Porém, algumas medidas podem tornar a operação mais eficaz, sem prejudicar o transportador.

Acontece que, na operação graneleira por exemplo, no ato do carregamento em fazendas ou armazéns, os caminhões são pesados de forma totalitária em uma balança rodoviária, não há uma pesagem por eixo.

Além disso, grande parte das cargas de alto volume que transitam na BR-364, tem como destino grandes corporações como Amaggi, Cargill, JBS, Shell, Vibra, sendo que estas possuem regras rigorosas de atendimento à legislação. Inclusive, todos os documentos fiscais e acessórios para pagamentos e controles, são feitos a partir destas pesagens.

Então como regra, um caminhão rodotrem de 25m sai de uma fazenda carregado com soja, com 74.000 quilos de peso bruto, e, chega ao destino e na pesagem final identifica um peso geralmente muito similar (aceitam uma variação de 0,25% do peso). Porém é comum



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

que em uma pesagem nas balanças móveis, a soma dos eixos fica com uma diferença muito maior.

Justamente para coibir estas distorções, existe uma tolerância de 5% para efetuar uma autuação, mas como esta distorção é recorrente e diversas vezes com uma distorção maior que a permitida, é necessário analisar com mais critério se a balança atende a real necessidade da operação e está sendo manuseada da forma correta. E esta distorção se aplica para todos os segmentos de transporte, porém como no grão há uma pesagem inicial e final, é possível comprovar estas distorções de forma mais simples.

Com relação ao sobre peso nos eixos, é preciso destacar que o transportador não tem controle do processo de carregamento, inclusive em muitas operações o motorista é impedido de acompanhar o carregamento por questões de segurança.

Soma-se a isso, que em cargas a granel, como as viagens são longas e em estradas sem condições adequadas de tráfego (vicinais de chão, buracos, sobressaltos etc.), a carga se movimenta muito durante a viagem, com tendência de concentração na parte da frente dos reboques.

Para correção das divergências, é necessário:

1.1. Como a balança é montada e desmontada várias vezes e em locais que muitas vezes não tem uma estrutura adequada, é preciso saber: O modelo da balança é eficaz e específica para a operação que está sendo realizada? Existe uma normativa técnica sobre a instalação, montagem, desmontagem e operação das balanças móveis? Atende de forma satisfatória as exigências do manual do fabricante das principais balanças móveis do mercado?

1.2. Uma balança provisória/móvel deve ter uma % de tolerância mais elevado que uma balança estática de precisão. É evidente que a balança móvel, por ser montada e desmontada várias vezes, e em locais que não oferecem a estrutura adequada, está sujeita a uma variação de peso muito maior que uma que foi concebida e projetada para ser instalada em um local específico.

1.3. A Balança deve cumprir e respeitar as normas legais e técnicas da balança, e isso geralmente é feito e acompanhado pela equipe de fiscalização. Porém pelo fato de ser montada e desmontada constantemente, é preciso ter um cuidado adicional quanto ao atendimento geral do manual de operação do fabricante.

1.4. O transportador não pode ser o único penalizado na autuação, é preciso identificar as partes envolvidas na operação antes de lavrar qualquer auto de infração.

1.5. É preciso convencionar que em cargas a granel, em caso do peso bruto estiver dentro da margem permitida, isenta-se o auto por sobre peso no eixo devido a característica da carga de se mover ao longo do percurso.

Empresas de transporte de todos os segmentos e com diferentes operações estão sendo autuados com uma frequência fora da normalidade. Transportadores de grãos, de combustível de câmara frigorífica, de fracionados, entre tantos outros, estão sendo autuados por excesso de peso, sendo que na origem e no destino das suas cargas, o peso está legal, se



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

consideradas a tolerância de 5%, e, todos os documentos referentes a carga mostram que o peso está dentro da normalidade.

Não bastasse isso, o Ministério Público Federal está acionando os transportadores, para exigir uma reparação de danos morais à sociedade e uma indenização de danos materiais, para a estrada. Não bastasse a autuação, há ainda a exigência de assinatura de um TAC, cujo compromisso é não carregar sobrepeso, sendo punido duas vezes por uma situação injusta da qual não tem controle.

É preciso uma intervenção e uma defesa para o transportador que está sendo vítima de uma situação alheia à sua responsabilidade, que não tem ferramentas nem autoridade para resolver. O peso da mercadoria sai do fornecedor no padrão, conforme nota fiscal e balança. O produto é entregue ao destino com a carga conferida e pesada, também no padrão. E ainda assim, mesmo sem ser o detentor da operação e não ser o responsável pelo carregamento, deve ser responsabilizado por transitar com excesso de peso? Não faz sentido.

2. Dos veículos tanque

Uma outra questão importante, refere-se ao transporte de combustíveis, conforme passamos a discorrer.

O problema em questão, está relacionado à interpretação de texto legal, no que diz respeito ao CTB (artigo 231, V) e a lei que regula as tolerâncias por excesso de peso (LEI nº 7.408, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1985).

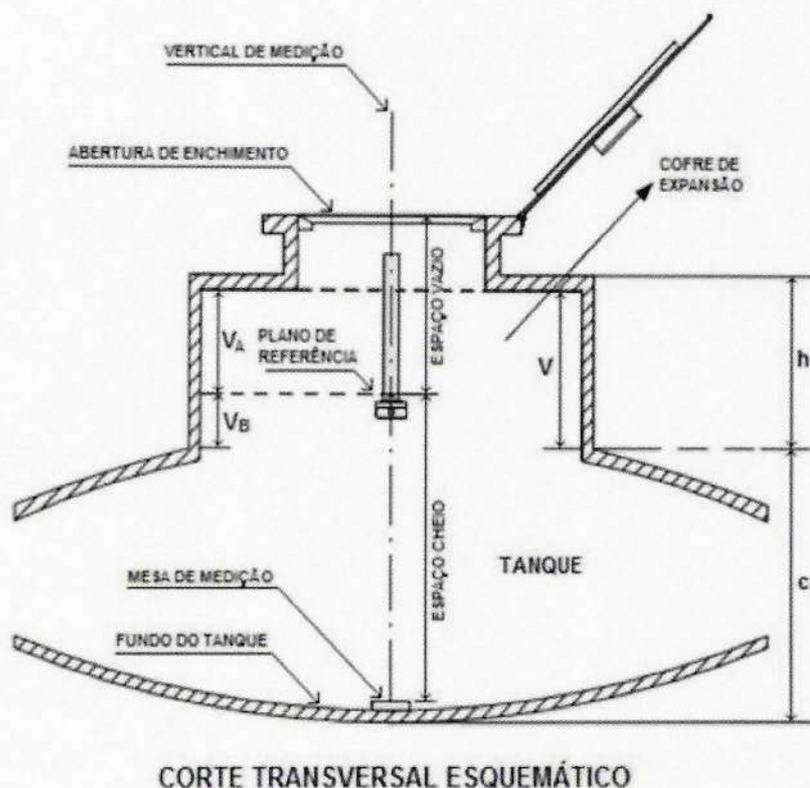
Ocorre que, no caso do transporte de produtos COMBUSTÍVEIS, mesmo com a seta mínima (exemplifico logo abaixo), os veículos caracterizados como nove eixos, que poderiam trafegar com até 74 toneladas, acabam por vezes excedendo esse máximo permitido em algumas toneladas, quando somados o peso da carga combustível em seta mínima e a tara do equipamento completo.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

Imagem abaixo: Veículo tanque visto por dentro, com cofre de expansão e sistema de setas (mínima).



CORTE TRANSVERSAL ESQUEMÁTICO

A lei 7.408, em seu artigo 1º, I, concede a tolerância de 5% sobre os limites brutos totais, mas, pela literalidade da lei, que transcrevo abaixo, e, pela ausência de balança nas dependências da PRF ao longo do estado de Rondônia e Mato Grosso, é aplicada a autuação por excesso de peso, exatamente por não ter à disposição instrumento para realizar a pesagem do veículo e aplicar a tolerância, que traria à legalidade, um veículo tanque carregado com até 77,70 toneladas (exemplo: peso bruto total 74 toneladas + 5% = 77,70 toneladas).

Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de: (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total; (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

A polícia rodoviária entende pela interpretação literal do artigo, fazendo remissão ao trecho na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, e, por não possuir balança nas dependências dos postos locais, lavra os autos de infração pelo peso demonstrado na nota fiscal que acompanha a carga, sem aplicar a tolerância, o que se assim fosse, não geraria autuações, pois os tanques trafegando com setas mínimas, e, acrescidos da tolerância de 5%, não excederiam as 77,70 toneladas.

Recentemente, o Contran editou a resolução nº. 803, de 22/10/2020, que consolidou as normas sobre infrações de trânsito previstas nos incisos V e X do art. 231 do Código Trânsito Brasileiro (CTB), relativas ao trânsito de veículos com excesso de peso ou excedendo a capacidade máxima de tração, tentando corrigir esse erro literal cometido pela Lei 7408, regulando a aplicação da tolerância de 7,5%, para Biocombustíveis e Cimento Asfáltico, conforme segue, numa tentativa clara de emendar mais uma vez o código de trânsito brasileiro, cujas lacunas geram autos de infração de repetição:

Art. 17. Para fins de fiscalização de peso de veículos que transportem produtos classificados como Biodiesel (B-100) e Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP), por meio de balança rodoviária ou de Nota Fiscal, fica permitida a tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no PBT ou PBTC até 30 de novembro de 2021.

Entendemos que as autuações estão pautadas estritamente na interpretação do artigo 1º, I, da lei 7.408, que faz menção à pesagem do carro, para conceder ou não a tolerância.

Em 2021, a Lei 14.229, de 21/10/2021 (conversão da MP 1.050, de 2021), alterou os dispositivos da lei 7.408, para dispor novamente sobre a fiscalização de excesso de peso em veículos, trazendo uma inovação ao entendimento da disponibilidade ou não de aferição por equipamento de pesagem.

Aqui, importante destacar que houve a inserção do produto denominado B-100 (biocombustível), exatamente pela “ideia” de que este produto, em densidade, representava dentro da cadeia, o de maior peso a cada mil litros.

Consultando a literatura técnica (FISPQ) dos combustíveis, acreditamos que houve um equívoco na inserção exclusiva para o B-100, pois as densidades de todos os produtos combustíveis de utilização automobilística, dispõem de pesos muito semelhantes, o que em si, já habilitaria para a inserção da cadeia completa de combustíveis, na exceção para aplicação da tolerância de 5%, independente de disponibilidade de aferir o peso da carga pela balança.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

TABELA DE DENSIDADES DOS PRODUTOS COMBUSTÍVEIS

PRODUTO	DENSIDADE
Óleo diesel S-500	0,815 a 0,865
Óleo diesel S-10	0,815 a 0,850
Biodiesel – B-100	0,855 a 0,888
Etanol – Álcool etílico hidratado	0,8029 a 0,8112
Gasolina	0,700 a 0,800
Etanol – Álcool etílico	0,7915

Ocorre que o transportador de combustíveis não pode ser duramente penalizado por um tipo de veículo que não pode transportar menos do que está construído para transportar (seta mínima), exatamente por utilizar-se da seta mínima para tráfego, e, por não existir nos postos de polícia rodoviária do país, balança para pesagem, o que, com certeza, diminuiria ou até extinguiriam os autos de infração que vem sendo lavrados dia após dia nas rodovias dos estados de Rondônia e Mato Grosso.

Neste caso, a interpretação fria da lei, penaliza um determinado transporte, onde, se a unidade coatora dispusesse de balança rodoviária, não teria aplicação de punição, pois, ao se aferir o peso, é obrigatória a aplicação de 5% de tolerância, para qualquer produto.

Por fim, ciente de Vossa generosidade no atendimento da presente demanda permaneço à disposição para qualquer esclarecimento.

Atenciosamente,

JAIME BAGATTOLI
Senador da República