

# LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE PESOS E DIMENSÕES

*Por Neuto Gonçalves dos Reis<sup>1</sup>*

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 (*veja coletânea da legislação no final deste trabalho*). Entre elas, a principal é o Código de Trânsito Brasileiro (lei nº 9.503/97), por meio de vários artigos (especialmente os de números 62, 99, 100, 101, 231, 257, 323).

Continua vigindo também a Lei nº 7.408/85, que tinha prazo de seis meses após a entrada em vigor do CTB para ser substituída pelas novas disposições daquele diploma.

Como o CTB deu competência ao Contran para fixar os limites de pesos e dimensões, estão em vigor várias Resoluções do Contran, principalmente as de números 12, 68, 75, 102 e 104, como também as de números 25, 26, 49, 62, 76,82, 108 e 114; por Portarias do Contran, como por exemplo, a 04/98 e a 19/02; e até meros atos administrativos, como a Decisão nº 6/94 do Contran e a Ata da Reunião Contran 3.733/96.

Aplicam-se também de normas baixadas por outros órgãos, como o Instituto Nacional de Pesos e Medidas ou o extinto Conselho de Desenvolvimento Industrial.

Este emaranhado nem sempre obedece ao princípio da hierarquia das leis, não sendo raro encontrar casos em que a legislação inferior extrapola ou modifica uma norma superior.

## HISTÓRICO

A primeira tentativa de se disciplinar as cargas por eixo e o peso bruto dos veículos no Brasil ocorreu por meio de lei baixada pelo Estado de São Paulo, em 23 de novembro de 1960.

Menos de um ano depois, esta tentativa foi encampada pelo Decreto federal nº 50.903/61, que tratava exclusivamente dos limites de cargas por eixo. Data desta época, a criação da expressão “lei da balança”. A revista Transporte Moderno de outubro de 1968, por exemplo circulou com uma reportagem, cujo título (“Quem mais balança é a Lei”) era um trocadilho em torno desta expressão.

Curiosamente, este primeiro diploma federal não previa qualquer multa ou punição para os infratores. Embora não tenha sido praticado durante cinco anos, o Decreto federal foi incorporado pelo Decreto nº 62.127/68. Este Decreto regulamentou da Lei nº 5.108/66, que modificava o Código Nacional de Trânsito.

Os limites de pesos por eixo eram de 5 t no eixo dianteiro, 10 t por eixo isolado, 8,5 t por eixo em tandem e 40 t de peso bruto total.

---

**1 - Neuto Gonçalves dos Reis é mestre em Engenharia de Transportes, jornalista e assessor técnico da NTC.**

Os limites de comprimentos eram de 12 m para veículos simples, 16,5 m para veículos articulados e 18 m para veículos combinados. A largura máxima era de 2,40 m e a altura máxima, de 4,00 m.

O Decreto assegurava o trânsito durante cinco anos dos veículos que ultrapassassem as dimensões por ele estabelecidas; e o trânsito por 180 dias dos veículos com excesso de até 10% no peso bruto e nas cargas por eixo.

A medida estimulou os transportadores a reivindicar aumento geral de 10% nos limites de pesos e dimensões.

A resposta do governo veio em 1978, por meio do decreto nº 82.925, que elevou o peso bruto total combinado de 40 para 45 t, mas manteve inalteradas as cargas por eixo. Este decreto incorporou ainda a tolerância de 10% sobre os comprimentos, que passaram a ser de 13,20 m para veículo simples, 18,15 m para veículo articulado e 19,80 m para veículo combinado; a largura, que passou de 2,40 m para 2,60m; e a altura, que passou de 4,0 m para 4,40 m.

Persistiram as pressões pelo aumento das cargas por eixo e pelo uso de veículos mais longos e mais pesados. O governo manteve-se inflexível em relação às cargas por eixo, mas admitiu o uso, mediante Autorização Especial de Trânsito, de veículos mais pesados e mais longos (*Transporte Moderno*, novembro 1980).

Surgem nessa época os primeiros treminhões e rodotrens experimentais de até 75 t de peso bruto e 32 m de comprimento, operados pela Coral e pela Sul Fluminense (*Transporte Moderno*, janeiro de 1981).

Estas combinações longas seriam finalmente regulamentadas pela Resolução no 631/84, do Contran, que, estabeleceu os requisitos para a circulação de combinações com mais de duas unidades.

A Lei nº 7.408/85, de deputado Denisar Arneiro, introduziu tolerância de 5% no peso por eixo e no peso bruto total na pesagem dos veículos de carga, para compensar a “imprecisão” das balanças.

Em 1.990, devido a pressões dos operadores de ônibus, o decreto no 98.933 autorizou a elevação do limite de carga do eixo dianteiro de 5 para 6 t, para legalizar o grande número de coletivos que circularam com mais de 5 t neste eixo.

O mesmo decreto deu competência ao Contran para aprovar os limites de pesos para pneus extra-largos, após ouvidos os Ministérios do Transporte e da Indústria e Comércio.

Em outubro de 1994, o Contran baixou a Resolução nº 787, fixando este limite em 8 t por eixo, desde que equipado com suspensão pneumática, no caso de conjuntos em tandem de semi-reboques.

Com o correr do tempo, o regulamento passou a incorporar também outros valores não previstos inicialmente, como o limite de 13,5 t para conjuntos de dois eixos em tandem, sendo um com quatro outro com dois pneus; 3 t para eixos de dois pneus com diâmetro inferior a 830 mm; e 9 t para conjuntos de dois eixos com distância inferior a 1,20 m.

## LEGISLAÇÃO ATUAL DE PESOS

A legislação em vigor atualmente sobre pesos por eixo e peso bruto tem sua origem no Código de Trânsito Brasileiro.

Reza o artigo 99 que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo Contran.

Por sua vez, o artigo 100 estabelece que o nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, PBT ou PBTC ou com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a CMT da unidade tratora.

Já o artigo 101 estabelece que aos veículo ou CVC para carga indivisível que não se enquadrem nos limites de pesos 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 condições de segurança julgadas necessárias. Este artigo também dá poderes ao Contran para regulamentar o uso dos pneus extralargos.

Com base no CTB, o Contran baixou a Resolução nº 12/98, estabelecendo que o peso bruto total não pode ultrassar a soma dos pesos por eixo ou 45 t (pevelece o que for menor).

Os pesos por eixo foram mantidos inalterados, ou seja, 6 t por eixo isolado com dois pneus (dianteiro), 10 t para eixo isolado com 4 pneus, 17 t para conjuntos de dois eixo em tandem , 13,5 t para conjunto de dois eixos em tandem, sendo um com apenas dois pneus, 15 t para conjuntos de dois eixos não em tandem e 25, 5 t para conjuntos de três eixos em tandem . Foi introduzido o limite de 12 t para conjuntos de dois eixos direcionais com dois pneumáticos cada.

Todos os valores para conjuntos de eixos pressupõem distância entre eixos entre 1,20 e 2,40 m Para distâncias superiores a 2,40 m, os eixos são considerdos isolados. Para distâncias inferiores a 1,20 m o limite cai para 9,0 t.

Nos eixos em tandem, a diferença de peso entre eles não pode exceder 1.700 kg, ou seja, o peso mínimo é 7.650 kg e o máximo é 9.350 kg (média = 8.500 kg).

Para os pneus extra-largos (wide single), a Resolução no 62/98 do Contran aumentou o limite de 8 t para 8,5 t por eixo de semi-reboques equipados com suspensão pneumática e pneus 385/65R22,5.

De acordo com a Resolução 12, ônibus com pesos excedentes fabricados e licenciados até 13/11/96 podem circular até o fim da vida. No entanto, nenhum veículo pode transitar com peso por eixo ou PBTC superior ao fixado pelo fabricante nem ultrapassar a CMT da unidade (artigo 100 do CTB). Além disso, os pneus de um mesmo conjunto de eixos devem ser da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Continua em vigor a ata 3.733/93 de reunião do Contran que suspendeu a pesagem por eixo em balanças estáticas dos veículos que transportam granéis líquidos, mas manteve a pesagem em balanças dinâmicas.

Para se determinar o peso bruto, por exemplo, de um conjuntode cavalo 4x2 e carreta de 3 eixos, somam-se o limite do eixo dianteiro (6 t) como eixo trator (10 t) e o tandem triplo da carreta (25,5 t), o que totaliza 41,5 t.

Se os eixos da carreta tivessem distância superior a 2,40 m (Vanderléia), as 25,5 t seriam substituídas por 30 t, obtendo-se 46 t. Prevelece, no caso o limite de peso bruto de 45 t.

Da mesma forma, se o cavalo fosse 6x2 ou 6x4, as 10 t do eixo trator seriam substituídas por 17 t, obtendo-se 48,5 t. Prevelece também o limite de peso bruto de 45 t.

## DIMENSÕES

O Artigo 99 do CTB deu competência ao Contran para fixar os limites de dimensões dos veículos. Estabelecidos pela Portaria 12/98, estes limite são os seguintes:

- ?? Largura máxima : 2,60 m
- ?? Altura máxima: 4,40 m
- ?? Comprimento total veículo simples: 14 m
- ?? Comp. total veículo articulado: 18,15 m
- ?? Comp. total veículo com reboque: 19,80m
- ?? Comp. total de CVCs : máximo de 30 m (Res. 68/98)
- ?? Balanço traseiro veículos simples de carga:60% da DEE, com máximo de 3,50 m
- ?? Balanço traseiro de ônibus: motor traseiro, 62% da DEE (medida de centro a centro); motor central, 66% da DEE (idem); motor dianteiro, 71% da DEE (idem)

Os veículos com dimensões excedentes licenciados até 13/11/96 podem circular até o sucateamento, mediante obtenção de AET – Autorização Específica de Trânsito. Esta AET será Definitiva para os veículos com comprimento até 20 m, largura até 2,86 m e altura até 4,40 m; e Anual, para os veículos que excederem tais limites.

Para veículos combinados, a Portaria 04/98 do Denatran assegura a obtenção da AET desde que qualquer elemento do conjunto tenha sido fabricado antes de 13/11/96. Este diploma está sujeito a contestações. Seus adversários alegam que, ao interpretar a Resolução 12, a Portaria do Denatran modificou esta Resolução. No entanto, Parecer jurídico da CGIT - Comissão Geral de Instrumental Jurídico Fiscalização do Denatran de 08/11/02 assegura que a Portaria 04/98 está em pleno vigor.

Para veículos para transporte de automóveis zero quilômetro (cegonheiros) ou CTVs – Combinações de Transporte de Veículos, prevalece a Resolução Contran 75/98, que estabeleceu as seguintes dimensões:

- ?? Altura: 4,70 m
- ?? Largura: 2,60 m
- ?? Veículo simples: 14 m de comprimento
- ?? Veículos articulados: 22,40 m de comprimento, desde que DEE < 17,47 m
- ?? Veículo com reboque: 22,40 m
- ?? Sinalização especial na traseira para CTV > 19,80 m
- ?? Tráfego do amanhecer ao por do sol para CTV > 19,80 m
- ?? Tráfego noturno admitido em vias de pista dupla
- ?? Tráfego noturno em pista simples quando vazias ou com carga apenas na plataforma inferior
- ?? Velocidade máxima: 80 km/h

As CTVs estão fora da Resolução 12. Por isso, devem portar AET. Devem também obedecer a configurações previstas na Resolução. 75/98. Devido ao seu grande comprimento e à ausência de articulações, são veículos de péssimo desempenho quanto à sobrelargura, arraste e ultrapassagem.

## **NÚMERO DE UNIDADES**

A Resolução 12/98 contempla apenas veículos com duas unidades, inclusive a tratora, e uma articulação (cavalo mais carreta ou caminhão tracionando reboque). Combinações com mais de duas unidades ou mais de uma articulação só podem circular mediante Autorização Especial de Trânsito, mesmo que o seu peso bruto seja inferior a 45 t e as suas dimensões não ultrapassem 19,80 m.

## **RELAÇÃO POTÊNCIA/PESO**

De acordo com o artigo 100 do CTB, nenhum veículo ou combinação de veículos pode ultrapassar a Capacidade Máxima de Tração (CMT) da unidade tratora fixada pelo fabricante.

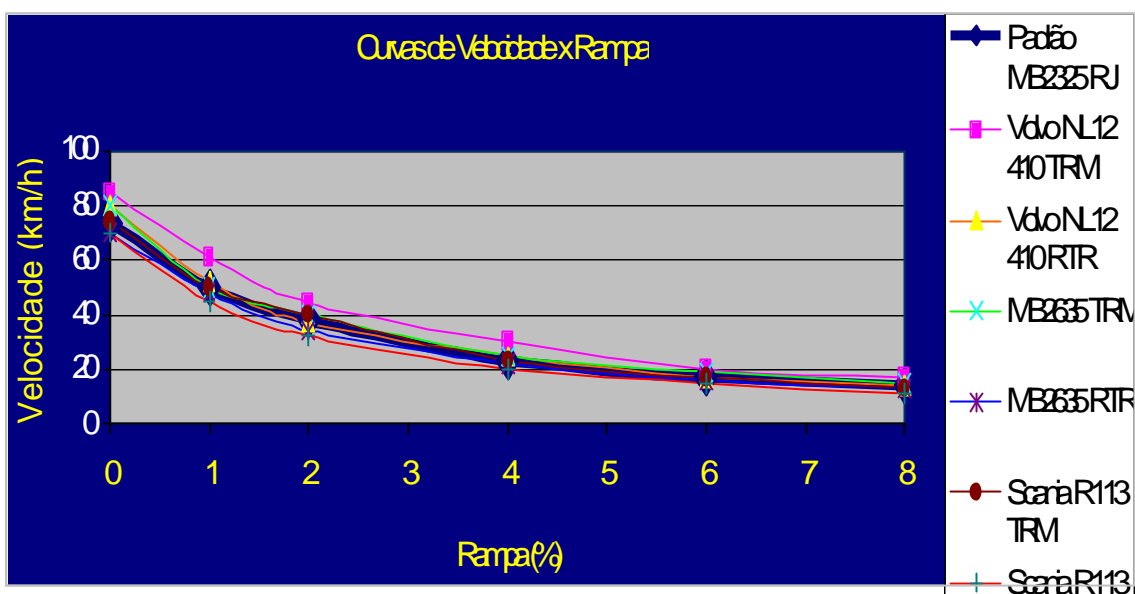
A Resolução nº 40, de 22 de maio de 1975, do Conselho de Desenvolvimento Industrial fixou em 6 CV Din por tonelada a relação mínima potência/peso para todos os caminhões a serem fabricados a partir de janeiro de 1.978.

Portaria de 1997 do Inmetro – Instituto Nacional de Pesos e Medidas fixou em 4,2 kWh/t (5,7 CV Din/t) a relação mínima de potência/peso para caminhões. Para ônibus urbanos, esta relação é de 10,06 CV/t, chegando a 12,24 CV/t para ônibus rodoviários.

## **VELOCIDADE MÍNIMA**

Para evitar congestionamentos, o artigo 62 do CTB fixou em metade da máxima a velocidade mínima dos veículos, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Este dispositivo (veja gráfico) é inaplicável às condições de tráfego da grande maioria das estradas brasileiras de pistas simples, que possuem rampas íngremes, nem sempre dotadas de faixa auxiliar de subida. Além disso, a frota brasileira tem baixa relação potência/peso.



## TOLERÂNCIAS

A tolerância na pesagem é regida pelos três parágrafos do artigo 100 do CTB:

*Parágrafo 1º* - O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo Contran.

*Parágrafo 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.

*Parágrafo 3º*. Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e com a periodicidade estabelecidas pelo Contran, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

De acordo com o artigo 323 do CTB, o Contran teria 180 dias para fixar a metodologia de aferição do peso dos veículos e estabelecer os percentuais de tolerância. Enquanto esta metodologia não fosse fixada (o que não aconteceu até hoje), os limites de tolerância continuariam sendo regidos pela Lei nº 7.408/85. Também conhecida como Lei Denisar Arneiro, esta lei fixou a tolerância por erro de balança, deslocamento da carga, acréscimo por umidade etc em 5%, tanto para o peso bruto total quanto para o peso por eixo.

Em 1998, diante de uma paralisação dos caminhoneiros, a Lei Arneiro e o CTB foram modificados por meio de simples Resolução (nº 104) do Contran.

Esta Resolução manteve a tolerância de 5% no PBT ou PBTC, mas aumentou de 5% para 7,5% a tolerância por eixo, em ambos os casos, enquanto não for fixada metodologia de aferição; e extinguiu a multa por excesso nos eixos.

A multa dos excessos de cargas por eixo foi abolida. Se há excesso por eixo, mas o PBT ou PBTC está dentro da tolerância, é permitido remanejar ou transbordar a carga, para sanar a irregularidade. Se houver excesso no PBT ou PBTC, este excesso será multado e transbordado antes que o veículo prossiga viagem.

Na impossibilidade de remanejamento ou transbordo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanadas as dificuldades e pagas as despesas de remoção e estada (artigo 275 do CTB).

Rodovias desprovidas de equipamentos de pesagem podem ser fiscalizadas por meio da nota fiscal. A Resolução no 114, de 11 de maio de 2.000, também baixada durante outra paralisação dos caminhoneiros, estendeu para a verificação por nota fiscal a tolerância de 5% sobre o peso bruto dos veículos. Esta Resolução contraria o inciso V do Artigo 231 do CBT, que só admite tolerância quando o excesso é arferido por equipamento. Antes desta Resolução, a Decisão 6/94 do Contran proibia expressamente a aplicação da tolerância quando a verificação de peso era feita por meio de nota fiscal

Ao calibrar as balanças, o IPEM admite desvio padrão máximo de 1% para o peso estático, e intervalo de confiança da média entre 97% e 103% do peso estático. Este intervalo assegura um nível de confiança de 99,8% para a pesagem.

De acordo com o já citado artigo 323 do Contran, o órgão tinha prazo de 180 dias para fixar a metodologia de aferição dos excessos; e enquanto isso não fosse feito, prevaleceria a penalidade de 20 Ufir por 200 kg ou fração, prevista na Lei Arneiro. É esta a punição que continua em vigor.

Mesmo assim, a incorporação da tolerância aos limites de pesos não é recomendável. Esta margem deve ser reservada para compensar os erros de pesagem provocados pelo desgaste ou irregularidades das balanças rodoviárias.

## **INFRAÇÕES E MULTAS**

A competência para fiscalizar, autuar, aplicar penalidades, notificar, e arrecadar multas resultantes do excesso de peso é dos “órgãos e entidades executivos rodoviários da União, Estados, Municípios e Distrito Federal, no âmbito sua circunscrição (inciso VIII, Art. 21 do CTB).

O Inciso XVII do artigo 14 da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2.001 deu competência à ANTT, para exercer integralmente esta fiscalização diretamente ou mediante convênio nas rodovias federais por ela administradas. Estes órgãos dependem de convênio com a PRF.

O DENATRAN entende que os órgãos executivos rodoviários em nível federal são o DNIT (e não a ANTT); e o DER em nível estadual (e não a Artesp, em São Paulo).

### **Penalidades**

Reza o inciso V do artigo 231 do CBT que constitui infração de trânsito transitar com o veículo com excesso de peso, admitido percentual de tolerância, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo Contran.

A infração é considerada média e está sujeita à multa normal, acrescida por valores a cada 200 kg ou fração conforme a seguinte tabela progressiva:

até 600 kg	5 Ufir	de 600 a 800 kg	10 Ufir
de 800 kg a 1.000 kg	15 Ufir	de 1000 a 3.000kg	20 Ufir
de 3001 a 5000 kg	40 Ufir	acima de 5.000 kg	45 Ufir

Não fica claro que a multa deve ser decomposta por faixas ou se prevalece o valor da faixa maior.

De acordo com a Resolução 104, não se considera como peso excedente a parcela de tolerância. Portanto, esta parcela não está sujeita a multa. Antes desta Resolução, já havia Deliberação do Contran (processo 499/95) de que a atuação deveria ser feita apenas sobre o peso que exceder aos 5% permitidos pela lei nº 7.408/85.

A fiscalização costuma usar estimativas de peso com base na cubagem (densidade), que não constitui procedimento previsto na legislação.

O condutor que foge da pesagem comete infração grave (artigo 209 do CTB) e é obrigado a retornar ao local da evasão (artigo 278 do CTB).

### **Quem paga a multa**

De acordo com o artigo 257 do CTB, as multas de trânsito podem ser impostas ao proprietário, condutor do veículo e embarcador. O proprietário é responsável pela regularização do veículo. O condutor responde por infrações resultantes de atos de direção do veículo (infrações de trânsito). Já o embarcador responde por excessos por eixo ou no PBT quando simultaneamente for o único remetente e o peso declarado for inferior ao aferido. O transportador responde por excesso nos eixos e por excesso no PBT quando a carga for proveniente de mais de um embarcador. Finalmente, transportador e embarcador são solidariamente responsáveis pelo excesso no PBT quando o PBT declarado for superior ao limite legal.

## **MERCOSUL E ARGENTINA**

O Mercosul padronizou seus limites de pesos e dimensões por meio de um acordo internacional de 1992, ainda não internalizado pelo Brasil.

Este acordo fixou em 6 t o peso por eixo isolado de rodado simples, 10,5 t o peso por eixo isolado de rodado duplo, 18 t o peso do tandem duplo, 14 t o peso do rodado duplo no qual um dos eixos tenha apenas dois pneus, 10 t o peso do tandem duplo quando ambos os eixos têm dois pneus e 25,5 t o peso do tandem triplo (21 t quando um dos eixos tem apenas dois pneus).

Nenhuma composição pode ter mais de 45 t de peso bruto nem potência inferior a 6 hp por tonelada. As tolerâncias são de 500 kg por eixo e 1.000 kg no peso bruto de veículos combinados.

Os comprimentos são de 13,20 m para caminhões simples, 8,60 m para reboques, 20 m para caminhões com reboques, 18 m para caminhões com semi-reboques e 20,5 m para caminhões com semi-reboque e reboque. A altura máxima é de 4,10 m e a largura máxima, de 2,60 m.

Os limites do Mercosul foram internalizados pelo Paraguai (Resolução 692/92 da Secretaria de Transportes) e pela Argentina (decreto 209/92). A relação potência peso na Argentina, no entanto, é de apenas 4,6 hp/tonelada (32,5 kWh/t).

Posteriormente, o comprimento dos semi-reboques foi aumentado pela Argentina para 18,60. As tolerâncias internas, que também eram diferentes (500 kg por eixo isolado, 1.500 kg no



tandem duplo, 2.000 kg no tandem triplo e 500 kg no peso bruto) foram padronizadas pelos valores do Mercosul.

Uma inovação da legislação argentina é o acréscimo de 5% nos limites de peso quando a suspensão é pneumática, sabidamente mais amigável em relação ao pavimento do que a suspensão mecânica.

Na Argentina, de acordo com o decreto 446/90, a fiscalização dos limites de pesos e dimensões é feita internamente pelas concessionárias de rodovias. Os veículos são obrigados a descarregar os excessos e podem ter sua licença suspensa. Só é permitido peso excedente no caso de cargas indivisíveis.

## **COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS DE CARGA - CVCs**

Estão sujeitas a AET – Autorização Especial de Trânsito todas as configurações que não atendem à Resolução 12 do Contran, ou seja, com mais de 45 t de peso bruto ou mais de 19,80 m de comprimento ou ainda mais de duas unidades inclusive a tratora.

A base legal pelo Contran para regulamentar as CVC – Combinações de Veículos de Carga foram os artigos 97 do CTB, que dá competência ao Contran estabelecer as características dos veículos, suas especificações básicas, configurações e condições essenciais para o registro, licenciamento e circulação, em função de suas aplicações; e também o artigo 314, que estabeleceu prazo de 240 dias para o Contran revisar as resoluções anteriores à publicação do CTB.

Entendeu o Conselho que o uso de CVCs para cargas divisíveis está implícito no artigo 97, que dá competência ao Contran para estabelecer condições essenciais para registro de veículos.

As CVCs para cargas divisíveis foram regulamentadas pela Resolução Contran 68/98, que substituiu a Resolução 631/84. Para melhor entendê-la, convém lembrar que Romeu e Julieta é um caminhão que traciona reboque; um bitrem é um cavalo tracionando dois semi-reboques, engatados entre si por meio de uma segunda quinta-roda; um tritrem é um cavalo tracionando três semi-reboques engatados por meio de duas quintas-rodas; um rodotrem é um cavalo tracionando dois semi-reboques acoplados por meio de um dolly intermediário; e um treminhão é um caminhão tracionando dois ou mais reboques, engatados por meio de ralas.

As CVCs permitidas pela Resolução 68 são as seguintes:

- ?? Romeu e Julieta com 19,80 m, com 50 e 57 t (seis e sete eixos)
- ?? Bitrem biarticulado com 7 eixos, 19,80 m e 57 t (3 tandens duplos)
- ?? Tritrem triarticulado com 9 eixos, até 30 m (trator trucado e 3 carretas de dois eixos)
- ?? Treminhão de 8 eixos, até 30 m e 63 t (caminhão trucado e 2 carretas de dois eixos)
- ?? Rodotrem de 9 eixos, até 30 m e 74 t (cavalo trucado 6x4, duas carretas de dois eixos e dolly intermediário de 2 eixos)

Embora se saiba que o engate por quinta roda (também chamado de trem B) seja o mais seguro acoplamento existente, a Resolução 68 não permite o uso desta configuração com tandem triplo. Exemplo: bitrem de 9 eixos (hoje, experimental) ou bitrem de 8 eixos.

A Resolução 68 exige-se sistema de freios conjugados, acoplamento automático conforme NBRs, sinalização especial na traseira, tração dupla (6x4) para CVCs com mais de 57 t e que a configuração seja capaz de vencer rampas de 6% em condições adversas.

A velocidade máxima de tráfego é de 80 km/h. Poderá ser exigida faixa adicional nas rampas de vias de duplo sentido.

Em princípio, as CVCs só podem trafegar do amanhecer ao por do sol. O trânsito pode ser diurno se comprimento for 19,80 m ou se o veículo trafegar em pistas vias de pista dupla. Em casos excepcionais, as CVCs com mais de 19,80 m poderão trafegar em vias de pista simples, desde que: a) o volume de tráfego noturno seja inferior a 2.500 veículos; b) o traçado, condições de segurança e ultrapassagem permitam; c) o trecho seja sinalizado (presença de veículos longos); e d) se leve em conta distância a ser percorrida.

A obtenção da AET exige projeto técnico e cópias dos CRLVs. O projeto técnico deve conter: a) planta dimensional; b) cálculo demonstrando que CVC pode vencer rampas de 6%; c) gráfico de velocidades em aclives de 0 a 6%; d) capacidade de frenagem e) desenhos de arraste e varredura (para 25 m, os mesmos de um SR) e f) laudo técnico atestando estabilidade.

### **Aplicação da Resolução 68 pelo DNER**

Os órgãos executivos rodoviários, responsáveis pela emissão das AETs, nem sempre usam critérios uniformes.

No caso específico do DNER, a política tem sido a de conceder AET para tráfego diurno a toda e qualquer CVC com até 19,80 m, independente do seu peso bruto, do tipo de rodovia e do VDM (volume diário médio de tráfego).

Esta diretriz leva em conta apenas aspectos de trânsito, como a facilidade de ultrapassagem por outros veículos e a redução das sobrelarguras nas curvas. O extinto DNER desconsiderou o fato de que configurações muito curtas concentram cargas excessivas nas obras de arte.

A resistência das pontes aos esforços está diretamente relacionada com a sua classe (tonelagem bruta), ou seja, com o veículo tipo utilizado para projetá-las e dimensioná-las.

De 1943 a 1960, o país usava pontes classes 12 e 24. A classe 12 correspondia a um veículo de 6 m, com dois eixos de 8,0 e 4,0 t, espaçados de 3 m. A classe 24 correspondia ao mesmo veículo com eixos de 10 e 14 t. Além dos pesos por eixo, admitia sobre a ponte carga uniformemente distribuída de 400 a 500 kgf/m<sup>2</sup>.

A partir de 1960, as pontes passaram a obedecer à Norma Brasileira NB-6, que previa pontes classes 12 (usadas apenas em rodovias secundárias), 24 e 36. Para todas elas, o veículo tipo tem 6 m de comprimento, balanços dianteiro e traseiro de 1,50 m, e ocupa faixa de 3 m (classes 24 e 36) ou apenas 2 m (classe 12). O veículo da classe 12 tem dois eixos de 6 t cada; os da classe 24 têm três eixos de 8 t cada; e os da classe 36, três eixos de 12 t cada. Além do peso do veículo, considerava-se uma carga distribuída na faixa do veículo de 300 kgf/m<sup>2</sup> para a classe 12, 400 kgf/m<sup>2</sup> para a classe 24 e 500 kgf/m<sup>2</sup> para a classe 36.

A partir de 1984, entrou em vigor a NBR 7.188, que manteve a classe 12, mas substituiu a classe 24 pela classe 30 e a 36 pela 45. Na classe 30, o veículo tipo passou a ter três eixos de 10 t; na classe 45, três eixos de 15 t.

A carga distribuída, fixada em 500 kgf/m<sup>2</sup> para as classes 45 e 30, e em 400 kgf/m<sup>2</sup>, passou a ser aplicada em toda a pista e não apenas na faixa do veículo. Passou a ser incluída no projeto também carga de 300 kgf/m<sup>2</sup> nos passeios das pontes.

Estudo recente do Departamento de Infra-estrutura da USP de São Carlos concluiu que as CVCs de 20 m, 9 eixos e 74 t de peso bruto são incompatíveis praticamente com todas as classes de pontes existentes no Brasil. As únicas exceções são as pontes classe 45 (construídas a partir de 1984) com vãos inferiores a 25 m, desde que não usem laje contínua.

Quando se aumenta o comprimento das CVCs para 25 m, elas permanecem incompatíveis com pontes mais leves e geralmente mais antigas, ou seja, as que foram dimensionadas para trem tipo classes 12, 24 ou 30. São, no entanto, perfeitamente compatíveis com pontes dimensionadas para os trens tipo classes 36 (introduzido pelas normas de 1960) e 45 (introduzido pela norma de 1984).

As CVCs de 74 t, 9 eixos e 25 m são, portanto, compatíveis com as obras de arte rodoviárias construídas a partir de 1960. Existem, no entanto, pontes mais antigas, que exigiriam reforços estruturais ou substituição, para atender ao tráfego desta configuração. Das 251 pontes da Dutra, por exemplo, 85 ainda são da classe 24, 140 são da classe 36 e apenas 26 são da classe 45.

Um estudo complementar estabeleceu que o peso máximo admissível para CVCs de 20 m seria de 65 t. Isso significa, na prática, reduzir o número de eixos de nove para oito.

Outra conclusão do estudo é que os basculantes de 13,50 m e 48,5 t são muito mais danosos às pontes do que as CVCs.

Com base nestes estudos, o Denatran baixou a portaria no 19/02, suspendendo a concessão de AET's para a circulação de combinações de veículos de cargas de nove eixos inferior a 24 m. A determinação, que entrou em vigor trinta dias após a sua publicação, resguardou o direito de renovação das AETs já existentes.

Há dúvidas sobre a validade legal deste diploma, uma vez que o Denatran pretendeu alterar uma Resolução por simples Portaria.

### **Aplicação da Resolução 68 pelo DER-SP**

No DER-SP, o assunto é regido pelas Portarias 36, 45 e 60/02. Enquanto a Portaria 45 modificou as exigências quanto às obras de arte, a Portaria 60 prorrogou os prazos para apresentação de estudos.

O DER-SP não estabelece nenhuma restrição ao tráfego de CVCs de 57 t com comprimento igual ou superior a 19,80 m, exceto em obras de arte em mau estado, expressamente relacionadas por meio de Portarias e Comunicados.

Já a transposição de obras de arte por CVCs de pesos maiores exigirá análise menos ou mais complexa, às expensas do interessado, conforme a classe das pontes e o comprimento das combinações. A tendência é criar dificuldades para a circulação de CVCs de 74 t e 19,80 em qualquer obra arte das CVCs inferiores a 25 m em pontes de classe inferior à 36. A análise completa envolve as seguintes etapas:

- a) Viabilidade geométrica do percurso;
- b) Identificação da classe das obras de arte com comprovação fotográfica;

- c) Vistoria e análise do projeto estrutural da obra. Não havendo projeto a análise deverá ser feita no campo, com base em levantamento geométrico dos elementos estruturais da obra em questão;
- d) Análise comparativa de esforços provocados pela carga móvel normativa referente à classe da obra, com os esforços provocados pela CVC, trafegando em conjunto com a carga distribuída de 5 kN/m<sup>2</sup>, nas posições mais desfavoráveis; e
- e) Relatório conclusivo e satisfatório permitindo o transporte da carga ou indicando as providências necessárias para possibilitar o transporte.

A transposição de obras de arte classe 36 ou superior, em estado normal de conservação, por CVCs de peso igual ou inferior a 74 t e comprimento igual ou superior a 25 m será autorizada mediante a apresentação de laudo técnico emitido por empresa de engenharia especializada que demonstre a viabilidade geométrica do percurso e identifique as obras de arte, com comprovação fotográfica (itens *a* e *b* do método de análise).

A transposição de obras de arte de classe inferior a 36, em estado normal de conservação, por CVCs com peso igual ou inferior a 74 t e comprimento igual ou superior a 25 m será autorizado mediante aplicação de laudo contendo todos os itens do método de análise.

A transposição de obras de arte classe 45, em estado normal de conservação, por CVC's de 74 t de PBTC e comprimento inferior a 25 m, para qualquer sistema estrutural com vão igual ou inferior a 25 m, exceto laje contínua, será autorizada mediante a apresentação de laudo contendo os procedimentos *a* e *b* do método.

Para sistema estrutural em laje contínua e outros sistemas estruturais com vão superior a 25m, classe 45 ou inferior, a transposição dessas CVC's será autorizada mediante apresentação de laudo técnico emitido por empresa de engenharia especializada, contemplando todos os procedimentos do método.

O horário normal de trânsito será do amanhecer ao pôr do sol, inclusive sábados, domingos e feriados, atendidas as condições favoráveis de visibilidade.

Para combinações cujo comprimento seja de, no máximo, 25 m, o trânsito será diuturno.

Nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotados de separadores físicos e que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, o trânsito será diuturno para configurações de qualquer comprimento.

Nas rodovias de pista simples, com duplo sentido de circulação, poderá ser autorizado o trânsito noturno de combinações acima de 25 m, quando observados os seguintes requisitos:

- I. volume de tráfego no horário compreendido entre 18:00h e 06:00h de no máximo 2.500 veículos;
- II. traçado das vias e suas condições de segurança, especialmente no que se refere à ultrapassagem dos demais veículos;
- III. distância a ser percorrida;
- IV. colocação de sinalização vertical em todo o trecho da via, advertindo os usuários sobre a presença de veículos longos; e

V. distância mínima de visibilidade de 350m para cruzamento em nível, em rodovias de pista simples.

## **APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO**

Na prática, existem grandes dificuldades para se cumprir a legislação. A primeira delas é o reduzido número de balanças em operação, especialmente nas rodovias federais.

Segundo recente relatório do Tribunal de Contas da União, a Polícia Rodoviária Federal é inoperante junto aos postos de pesagem. O tribunal sugere uma auditoria operacional no órgão para checar o desempenho de suas funções na repressão ao excesso de carga e oferecimento de segurança aos usuários das rodovias.

O próprio Ministério dos Transportes declarava ao Jornal do Brasil de 10 de março de 2003 que, das 75 balanças federais existentes, apenas oito estavam funcionando. Como existem 56.000 km de rodovias federais, resulta a média de uma balança a cada 7.000 km. Ainda que todas funcionassem a contento, haveria uma balança para cada 746 km, o que ainda seria insuficiente (Estado de Minas, 27/07/03).

### **Dificuldades para cumprir a lei**

Do ponto de vista do transportador, há certas operações que dificultam o cumprimento da legislação.

Um bom exemplo é o transporte itinerante. Nesta operação, o veículo vai sendo carregado ou descarregado ao longo da rota, o que altera a distribuição das cargas por eixo. Por isso, a legislação inglesa, por exemplo, prevê tolerância de até 25% para estes casos.

Outra situação que requer maiores tolerâncias é o transporte de contêineres. Tratando-se de unidade lacrada na origem, muitas vezes, ocorre concentração de carga, sobrecarregando um eixo ou conjunto de eixos.

No caso de mercadoria alfandegada, a situação complica-se ainda mais, pois o transportador não tem acesso ao interior de contêiner para remanejar a carga (há punição pesada para isso). Quando o excesso é constatado na balança, a retenção da carga e a necessidade de transbordo provocam invariavelmente complicações para a empresa transportadora.

Existem balanças de embarcadores que acusam somente o pbt. Isso dificulta a eliminação dos excessos por eixo. O problema agrava-se quando a carga é transportada a granel (, líquidos, soja, milho ou trigo, por exemplo), pois o produto se desloca dentro da carroçaria com a trepidação do veículo. Uma alternativa seria compartimentar a carroçaria.

### **Transferência de multas**

Embora a legislação preveja situações nas quais o embarcador é responsável exclusivo pelas multas ou solidário ao transportador, na prática é muito difícil para a fiscalização alcançar e cobrar o dono da carga. Quanto ao transportador, dificilmente se atreve a cobrar a multa do embarcador: com isso, arrisca-se a perder o cliente.

Outra dificuldade é a inexistência de pesagem nas instalações do embarcador. Recebendo a carga em confiança, o transportador só toma conhecimento do excesso nos postos de fiscalização, quando a multa é inevitável. Autuado, não tem meios para repassar a multa ao embarcador.

## SENSORES DE CARGA

Com o desenvolvimento da eletrônica embarcada, estão surgindo equipamentos capazes de realizar pesagens a bordo de cada eixo. Desde que aparelho seja zerado no início da operação, um microprocessador digital indicará todas as variações ocorridas durante a viagem. Segundo seus idealizadores, o dispositivo não apenas garantiria proteção contra sobrecarga, como também facilitaria o gerenciamento de entregas e reduzia custos.

O sistema baseia-se no princípio de que hoje as balanças não mais utilizam medições diretas, por meio de pesos ou molas, mas determinam o peso indiretamente, por meio de outras variáveis associadas a ele, como deformações nas molas ou pressão nos bolsões de ar.

Além disso, funcionam eletronicamente, como células de carga, usando mostradores digitais. Quando o peso da carroçaria é transitado a uma dessas células, ela emite um sinal, que é interpretado e indicado no painel pelo microprocessador.

Para cada aplicação, está sendo desenvolvido um modelo específico de célula. Nos cavalos mecânicos tracionando semi-reboques, os mancais da quinta-rodinha funciona como célula de carga. Por sua vez, os suportes de molas dos eixos traseiros apoiam-se também em células de carga.

Caçambas basculantes fechadas, de grande rigidez estrutural, utilizadas por coletores de lixo ou tanques, podem ser montadas sobre células de carga parafusadas no chassi. Como o peso morto sobre as células é sempre constante, basta somar este valor ao peso do motorista e da carga para se determinar o peso total, e programar estas informações no microprocessador.

Nos eixos de rodagem simples, como o dianteiro direcional do caminhão, podem ser montados sensores de flexão de molas. Por associação com a flexão, o microprocessador indicará o peso que as molas estão recebendo. Da mesma forma, as suspensões pneumáticas permitem o uso de um sensor de pressão em cada suspensão.

Embora este equipamento ainda seja totalmente experimental, já existe até projeto de lei tornando obrigatória sua instalação em todos os caminhões novos e usados. Segundo a revista TRANSPORTE MODERNO de setembro/outubro de 2002 (página 43), existe um protótipo patenteado, ainda sem nome comercial, desenvolvido pelo inventor paranaense José Leucs, com apoio do Cefet-Centro Federal de Educação Tecnológica do Paraná, do Instituto de Tecnologia do Paraná, Sebrae e Universidade Federal do Paraná.

Trata-se de um conjunto de sensores instalados em cada eixo e conectados a um software central. Uma das funções projetadas é o bloqueio da ignição no caso de se constatar excesso de peso.

Somente este ano, o protótipo deverá ser testado em um veículo. Não há também definição quanto à fabricação e comercialização. O custo é estimado em R\$ 500,00 por eixo.

Trata-se, portanto, de produto cuja viabilidade técnica e comercial ainda precisa ser comprovada e cujo desenvolvimento ainda demandará tempo. O fato de ser um equipamento patenteado pode levar ao monopólio, que seria ainda mais indesejável caso seu uso fosse tornado obrigatório por lei.

Outra dúvida é quanto ao comportamento dinâmico das cargas. Como se sabe, uma carga por eixo pode ser grandemente aumentada ou aliviada a cada instante devido às oscilações da

suspensão, quando o veículo está em trânsito, especialmente em estradas ruins, como as brasileiras. Assim sendo, como, aparentemente, o dispositivo deve estar sempre ligado, o veículo não correria o risco de ser travado a qualquer momento, no meio da viagem, mesmo quando carregado com a carga estática correta?

Admitindo-se, só para raciocinar, que cada veículo carga tenha em média 4 eixos (este número varia de 2 a 7), seriam necessários 7,2 milhões de unidades para equipar os 1,8 milhões de veículos da frota nacional. A R\$ 500 por eixo, conforme preço declarado pelo inventor do equipamento, isso significaria um desembolso total de R\$ 3,6 bilhões pelos transportadores pelos autônomos.

Admitindo-se que cada balança fixa custe R\$ 300 mil, este valor seria suficiente para instalar nada menos do que 12.000 balanças. Isso daria uma balança a cada 13,75 km nos 165 mil km de estradas pavimentadas existentes no país. Conclusão: uma pequena fração deste gasto seria suficiente para instalar balanças em toda a rede pavimentada.

Do ponto de vista legal, o Código prevê a fiscalização dos pesos bruto e por eixo exclusivamente por meio de balanças ou notas fiscais (artigo 99), deixando a metodologia de aferição por conta do Contran (artigo 323). Os dispositivos obrigatórios foram estabelecidos pelo artigo 105, que não faz referência a equipamentos de pesagem de bordo para caminhões.

# **Legislação brasileira de trânsito sobre pesos e dimensões**

## **Sumário**

**?? Extratos do Código de Trânsito Brasileiro**

**?? Resoluções do Contran**

- o n.º 12
- o n.º 25
- o n.º 26
- o n.º 49
- o n.º 62
- o **n.º 68**
- o n.º 75
- o n.º 76
- o n.º 82
- o n.º 102
- o n.º 104
- o n.º 108
- o n.º 114

**?? Lei n.º 7.408 (nov/1985)**

**?? Decisão n.º 6 do Contran (10/05/1994)**

**?? Ata do Contran n.º 3.733 (10/09/1996)**

**Extratos do Código de Trânsito Brasileiro**

**(Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997)**



...

**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;

...

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

...

**Art. 21.** Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

...

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

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;

....

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

...

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

...

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

...

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;

...

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

...

**Art. 61.** A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

- a) nas rodovias:
  - 1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
  - 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
  - 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
- b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º. O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

**Art. 62.** A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

...

**Art. 97.** As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

**Art. 98.** Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

**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.

§ 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.

**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 extralargos, 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 causar 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 da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

...

**Art. 105.** São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

*IV - equipamento suplementar de retenção (air bag) frontal para o condutor e os passageiros do banco dianteiro, segundo especificações e prazo estabelecidos pelo CONTRAN; (VETADO)*

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º. O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º. Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º. Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º. O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

...

**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.

...

**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.

...

**Art. 162.** Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

*IV - fora das restrições impostas para a Permissão para Dirigir: (VETADO)*

*Infração - gravíssima;*

*Penalidade - multa (cinco vezes) e cassação da Permissão para Dirigir;*

*Medida administrativa - recolhimento da Permissão para Dirigir;*

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

...

**Art. 164.** Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via:

Infração - as mesmas previstas nos incisos do art. 162;

Penalidade - as mesmas previstas no art. 162;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do art. 162.

**Art. 165.** Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração: Gravíssima.

Penalidade: Multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Medida Administrativa: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

...

**Art. 172.** Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:

Infração; média;

Penalidade - multa;

...

**Art. 180.** Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

**Art. 181.** Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;  
X - impedindo a movimentação de outro veículo:  
Infração - média;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:  
Infração - média;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XIV - nos viadutos, pontes e túneis:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XV - na contramão de direção:  
Infração - média;  
Penalidade - multa;  
XVI - em alicive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:  
Infração - grave;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;  
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):  
Infração - leve;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - remoção do veículo;



XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

§ 1º. Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º. No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

...

**Art. 187.** Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

II - especificamente para caminhões e ônibus:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

...

**Art. 195.** Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

...

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

Infração - grave;

Penalidade - multa.

**Art. 210.** Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

...

**Art. 219.** Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

...

**Art. 221.** Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

...

**Art. 230.** Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

- V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
- VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
- Infração - gravíssima;
- Penalidade - multa e apreensão do veículo;
- Medida administrativa - remoção do veículo;
- VII - com a cor ou característica alterada;
- VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
- IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
- X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
- XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
- XII - com equipamento ou acessório proibido;
- XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
- XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
- XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
- XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
- XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
- XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
- XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
- Infração - grave;
- Penalidade - multa;
- Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
- XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
- Infração - grave;
- Penalidade - multa e apreensão do veículo;
- XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
- XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
- Infração - média;

Penalidade - multa.

**Art. 231.** Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

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

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo;  
IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo;  
X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;  
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

**Art. 232.** Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;  
Penalidade - multa;  
Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

...

**Art. 234.** Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:

Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa e apreensão do veículo;  
Medida administrativa - remoção do veículo.

...

**Art. 237.** Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

Infração - grave;  
Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

**Art. 238.** Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

**Art. 239.** Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

...

**Art. 245.** Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

...

**Art. 248.** Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo.

...

**Art. 256.** A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º. A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

*§ 2º. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, enquanto não forem tipificadas pela legislação complementar ou resoluções do CONTRAN. (VETADO)*

§ 3º. A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

**Art. 257.** As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º. Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º. Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º. Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º. O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º. O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º. O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º. Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo

valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º. O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

**Art. 258.** As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR;

§ 1º. Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º. Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

*§ 3º. Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de doze meses, o valor da multa respectiva será multiplicado pelo número de infrações cometidas. (VETADO)*

*§ 4º. Tratando-se de cometimento de infrações continuadas, a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada quatro horas. (VETADO)*

**Art. 259.** A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

*§ 1º. Sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, no período de doze meses, será apenado com uma nova multa no valor de 1.000 (um mil) UFIR.. (VETADO)*

*§ 2º. A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os vinte pontos computados para fins das multas subseqüentes. (VETADO)*

...

**Art. 269.** A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro;



VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

*VII - realização de exames de aptidão física, mental, psicológica, de legislação, de prática de primeiros socorros e direção veicular; (VETADO)*

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos;

XI – realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção defensiva. *(redação da Lei n.º 9602/98)*

§ 1º. A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º. As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º. São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º. Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos artigos 271 e 328, no que couber.

**Art. 270.** O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º. Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º. Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

§ 3º. O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º. Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 262.

§ 5º. A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

...

**Art. 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.

Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada.

...

**Art. 278.** Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210.

...

**Art. 280.** Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente atuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

*§ 1º. A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida. (VETADO)*

§ 2º. A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º. Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

...

**Art. 323.** O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a 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 art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei n.º 7.408, de 25 de novembro de 1985.

...

**Art. 327.** A partir da publicação deste Código, somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta Lei, ressalvados os que vierem a ser regulamentados pelo CONTRAN.

*Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham dimensões e peso excedentes àqueles fixados nos artigos 324 e 321, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo. (VETADO)*

## ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

...

?? **Agente da Autoridade de Trânsito** - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

...

?? **Autoridade de Trânsito** - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

?? **Balanço Traseiro** - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

...

- ?? **Caminhonete** - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
- ?? **Camioneta** - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
- ...
- ?? **Capacidade Máxima de Tração** - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
- ...
- ?? **Fiscalização** - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
- ...
- ?? **Gestos de Agentes** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
- ...
- ?? **Infração** - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
- ...
- ?? **Lotação** - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
- ...
- ?? **Peso Bruto Total** - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
- ?? **Peso Bruto Total Combinado** - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
- ...
- ?? **Reboque** - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
- ...
- ?? **Semi-Reboque** - veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
- ...
- ?? **Tara** - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.
- ...
- ?? **Veículo Articulado** - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

?? **Veículo Automotor** - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

?? **Veículo de Carga** - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

...

?? **Veículo Conjugado** - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

?? **Veículo de Grande Porte** - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

## **Lei n.º 7.408 (25/12/1985)**

Permite a tolerância de cinco por cento (5%)  
na pesagem de carga em veículos de  
transporte.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** - Fica permitida a tolerância máxima de cinco por cento (5%) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

**Art. 2º** - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

**Art. 3º** - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 4º** - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 25 de novembro de 1985;  
164º da Independência e 97º da República.

**José Sarney**

**Afonso Camargo**

(DOU de 26/11/85)

## RESOLUÇÃO n.º 12 (06/02/1998)

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

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do art. 12, da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO o art. 99, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre peso e dimensões; e

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer os limites de pesos e dimensões para a circulação de veículos;

### **resolve:**

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

I - largura máxima: 2,60m;

II - altura máxima: 4,40m;

III - comprimento total:

a) veículos simples: 14,00m;

b) veículos articulados: 18,15m; c) veículos com reboque: 19,80m.

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

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

II - nos veículos simples de transporte de passageiros:

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

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

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

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

**§ 3º** Não é permitido o registro e licenciamento de veículos, cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada por este Conselho.

**§ 4º** Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados neste artigo, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante autorização específica e segundo os critérios abaixo:

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

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

II - para os veículos, cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I, será concedida *Autorização Específica Anual*, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade de um ano, renovada até o sucateamento do conjunto veicular, obedecendo os seguintes parâmetros:

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

**§ 5º** De acordo com o art. 101, do Código de Trânsito Brasileiro, as disposições dos parágrafos anteriores, não se aplicam aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível.

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

I - peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: 45t;

II - peso bruto por eixo isolados: 10t;

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

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



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

VI - peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a 1,20m: 9t;

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

§ 1º Considerar-se-ão eixos *em tandem* dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

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

§ 3º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos *em tandem*, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17t e 25,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

§ 4º O registro e o licenciamento de veículos com peso excedente aos limites fixados neste artigo não é permitido, salvo nova configuração regulamentada por este Conselho.

§ 5º As configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais, que contenham os centros das rodas inferior a 1,20 m, serão regulamentadas por este Conselho, especificando os tipos de planos e peso por eixo, após ouvir o órgão rodoviário específico do Ministério dos Transportes.

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

**Art. 3º** Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo, quatro pneumáticos cada um;

II - se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da

mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

**§ 1º** Nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de seis toneladas, observada a capacidade e os limites de peso indicados pelo fabricante dos pneumáticos.

**§ 2º** No conjunto de dois eixos, dotados de dois pneumáticos cada, desde que direcionais, o limite máximo de peso será de doze toneladas.

**Art. 4º** O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas no art.231 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

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

Brasília, 06 de fevereiro de 1998.

Ministério da Justiça

Ministério dos Transportes

Ministério da Ciência e Tecnologia

Ministério do Exército

Ministério da Educação e do Desporto

Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

Ministério da Saúde

## RESOLUÇÃO n.º 25 (21/05/1998)

Dispõe sobre modificações de veículos e dá outras providências, previstas nos arts. 98 e 106 do Código de Trânsito Brasileiro.

***O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,***

*resolve:*

**Art. 1º** Nos veículos e motores novos ou usados, mediante prévia autorização da autoridade competente, poderão ser realizadas as seguintes modificações:

- I- Espécie;
- II- Tipo;
- III- Carroçaria ou Monobloco;
- IV - Combustível;
- V - Modelo/versão;
- VI - Cor;
- VII - Capacidade/Potência/cilindrada;
- VIII -Eixo suplementar;
- IX - Estrutura;
- X - Sistemas de segurança.

**Art. 2º** Quando a alteração envolver quaisquer dos itens do artigo anterior, exigir-se-á Certificado de Segurança Veicular - CSV expedido por entidade credenciada pelo INMETRO- Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação, conforme regulamentação específica.

**Parágrafo único.** A alteração da cor predominante do veículo, dependerá somente da autorização do órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

**Art. 3º** Em caso de modificações do veículo, os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, deverão fazer constar no campo de observações do Certificado de Registro de Veículos - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV a expressão "VEÍCULO MODIFICADO", bem como os itens modificados e sua nova configuração.

**Art. 4º** O número do Certificado de Segurança Veicular - CSV deverá ser inserido nos dados cadastrais dos veículos automotores cadastrados no sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAL, da Base de Índice Nacional - BIN, em campo próprio.

**Art. 5º** Somente serão registrados, licenciados e emplacados com motor alimentado a óleo diesel, os veículos autorizados conforme a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, baixada pelo extinto Departamento Nacional de Combustíveis - DNC, do Ministério de Minas e Energia.

**Parágrafo único.** Fica proibida a modificação ou transformação da estrutura original de fábrica dos veículos para aumentar a capacidade de carga ou lotação, visando obter o benefício que trata o caput deste artigo.

**Art. 6º** A destinação e a capacidade de carga ou passageiros dos veículos fabricados ou montados originalmente com motor do ciclo diesel, serão especificadas por órgão competente do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, cujos modelos e características constarão em documento de certificação de fabricação veicular.

**Art. 7º** Não serão permitidas modificações da suspensão e do chassi do veículo classificado como misto ou automóvel.

**Art. 8º** Fica autorizada, para fins automotivos, a utilização do Gás Metano Veicular - GMV como combustível.

**§ 1º** Os componentes do sistema deverão estar certificados no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação - SBC.

**§ 2º** Para assegurar o cumprimento da certificação compulsória, deverão ser estabelecidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação - INMETRO, mecanismos adequados para a verificação, acompanhamento e fiscalização do mercado.

**§ 3º** Por ocasião do registro dos veículos automotores que utilizarem como combustível o gás metano veicular - GMV será exigido:

I - Certificado de Segurança Veicular - CSV expedido por entidade credenciada pelo INMETRO, conforme regulamentação específica;

II - Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM expedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, conforme o disposto na Lei 8.723, de 23 de outubro de 1993.

**Art. 9º** Por ocasião do acidente de trânsito, os órgãos fiscalizadores deverão especificar no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito - BOAT a situação do veículo envolvido em uma das seguintes categorias:

I - dano de pequena monta, quando o veículo sofrer danos que não afetem a sua estrutura ou sistemas de segurança;

II - danos de média monta, quando o veículo sinistrado for afetado nos seus componentes mecânicos e estruturais, envolvendo a substituição de equipamentos de segurança especificados pelo fabricante, e que reconstituídos, possa voltar a circular;

III - danos de grande monta ou perda total, quando o veículo for enquadrado no inciso III, artigo 1º da Resolução 11/98 do CONTRAN, isto é, sinistrado com laudo de perda total.

**Art. 10** Em caso de danos de média e grande monta, o órgão fiscalizador responsável pela ocorrência, deverá comunicar o fato ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, onde o veículo for licenciado para que seja providenciado o bloqueio no cadastro do veículo.

**Parágrafo único.** Em caso de danos de média monta, o veículo só poderá retornar a circulação, após a emissão do Certificado de Segurança Veicular - CSV, emitido por entidade credenciada pelo INMETRO.

**Art. 11** O proprietário do veículo automotor, de posse do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito - BOAT de grande monta, poderá no prazo de até 60 (sessenta) dias confirmar esta condição ou não através de um laudo pericial.

**Parágrafo único.** Quando não houver a confirmação do dano de grande monta através de um laudo pericial, o proprietário do veículo automotor levará este laudo ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal onde o veículo estiver licenciado, para que seja providenciado o desbloqueio no cadastro do veículo, após cumprido o procedimento previsto no parágrafo único do artigo 10 desta Resolução.

**Art. 12** Fica revogada a Resolução 775/93 do CONTRAN.

**Art. 13** Esta Resolução entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS - Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA - Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente - Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA - Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE - Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde

## RESOLUÇÃO n.º 26 (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.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

### **resolve:**

**Art. 1º** O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros, do tipo ônibus, microônibus, ou outras categorias, está autorizado desde que observadas as exigências desta Resolução, bem como os regulamentos dos respectivos poderes concedentes dos serviços.

**Art. 2º** A carga só poderá ser acomodada em compartimento próprio, separado dos passageiros, que no ônibus é o bagageiro.

**Art. 3º** Fica proibido o transporte de produtos considerados perigosos conforme legislação específica, bem como daqueles que, por sua forma ou natureza, comprometam a segurança do veículo, de seus ocupantes ou de terceiros.

**Art. 4º** Os limites máximos de peso e dimensões da carga, serão os fixados pelas legislações existentes na esfera federal, estadual ou municipal.

**Art. 5º** No caso do transporte rodoviário internacional de passageiros serão obedecidos os Tratados, Convenções ou Acordos internacionais, enquanto vinculados à República Federativa do Brasil.

**Art. 6º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS - Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA - Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente - Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA - Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE - Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde

## RESOLUÇÃO n.º 49 (21/05/1998)

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.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

### **resolve:**

**Art. 1º** Para efeito de registro, licenciamento e circulação, os veículos de carga e os de transporte coletivo de passageiros, produzidos a partir de 1º de setembro de 1998, deverão ter indicação de tara, lotação, peso bruto total e capacidade máxima de tração, registrados conforme o Anexo desta Resolução.

**Art. 2º** Os veículos de carga e os de transporte coletivo de passageiros licenciados até 31 de agosto de 1998, deverão ter suas informações técnicas registradas na forma da legislação vigente até esta data.

**Art. 3º** A responsabilidade pela inscrição e conteúdo das informações técnicas será:

I - do fabricante:

- a) quando se tratar de veículo acabado: todos os previstos no art. 1º;
- b) no caso de veículo inacabado: o peso bruto total e o peso bruto total combinado.

II - do fabricante da carroçaria ou de outros implementos: tara e lotação, em caráter complementar ao lançado pelo fabricante do veículo;

III - do responsável pelas modificações, quando se tratar de veículo já licenciado que tiver sua estrutura alterada: as mesmas previstas no art. 1º.

**Art. 4º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 1º de setembro de 1998.

**Art. 5º** Ficam revogadas as Resoluções nº 562/80, 572/81 e 583/81, do CONTRAN.

RENAN CALHEIROS - Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA - Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente - Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA - Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE - Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde

## ANEXO

### 1 - OBJETIVO

Estabelece requisitos para inscrição indicativa e obrigatória da tara, da lotação, do peso bruto total e do peso bruto total combinado e capacidade máxima de tração.

### 2 - APLICAÇÃO

2.1 - Aplica-se a veículos de transporte de carga e transporte coletivo de passageiros.

2.1.1 - O fabricante de caminhão e de caminhão-trator fará constar, além das indicações da tara, da lotação e do peso bruto total, o peso bruto total com terceiro eixo ou capacidade máxima de tração, sempre e somente nos casos em que o veículo puder ser dotado de terceiro eixo e reboque ou semi-reboque.

### 3 - DEFINIÇÕES

3.1 - TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expressa em quilogramas.

3.2 - LOTAÇÃO - a carga útil máxima incluindo o condutor e os passageiros que o veículo pode transportar, expressa em quilogramas, para os veículos de carga; ou número de pessoas para os veículos de transportes coletivo de passageiros.

3.3 - PESO BRUTO TOTAL (PBT) - o peso máximo que o veículo pode transmitir ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

3.4 - CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO (CMT) - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

### 4 - REQUISITOS

4.1 - Específicos.

4.1.1 - As indicações serão inscritas no veículo, ou em material resistente a ação do tempo, a ele fixado em caráter permanente.

4.1.2 - As indicações serão inscritas em fundo claro ou escuro, adotados caracteres alfanuméricos contrastantes, com altura não inferior a 3,0 milímetros.

4.1.3 - Também, poderão ser usadas letras ou números inscritos em alto ou baixo relevo, sem necessidade de contraste de cor.

4.2 - Normas gerais.

4.2.1 - A indicação nos veículos automotores de carga será inscrita ou afixada em um dos seguintes locais, assegurada a facilidade de visualização.

4.2.1.1 - Na coluna de qualquer porta, junto as dobradiças, ou no lado da fechadura.



4.2.1.2 - Na borda de qualquer porta.

4.2.1.3 - Na parte inferior do assento, voltada para porta.

4.2.1.4 - Na superfície interna de qualquer porta.

4.2.1.5 - No painel de instrumentos.

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

4.2.3 - Nos reboques e semi-reboques, a indicação deverá ser afixada na parte externa da carroçaria na lateral dianteira.

## RESOLUÇÃO n.º 62 (21/05/1998)

Estabelece o uso de pneus extralargos e define seus limites de peso de acordo com o Parágrafo único do art. 100 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe conferem o art. 12, inciso I, da Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB; e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

### **resolve:**

**Art. 1º** É permitida a utilização de pneus com banda extra-larga (Single) do tipo 385/65 R 22.5 em semi-reboques e reboques dotados de suspensão pneumática com eixos em tandem.

**Parágrafo único.** Para essas configurações será admitido o peso bruto máximo transmitido, por conjunto de eixos em tandem, sendo de 17 toneladas para o tandem duplo e 25,5 toneladas para o tandem triplo.

**Art. 2º** A utilização de outros tipos de pneus SINGLE em veículo trator, reboque ou semi-reboque observadas os limites de peso por eixo fixados na resolução nº 12/98 do CONTRAN, de 12 de fevereiro de 1998, com suspensão, tipo ou dimensão de pneu diferente da mencionada no art. anterior, estará sujeita à APEX - Autorização Provisória Experimental, na forma do Anexo I, pelo prazo de 2 (dois) anos, renovável por igual período até sua regulamentação, fornecida pelo órgão rodoviário da União.

**Art. 3º** A expedição da APEX fica condicionada à apresentação prévia da especificação técnica do equipamento e do pneu pelos interessados e terá validade nas vias de todo território nacional.

**Art. 4º** A autorização provisória experimental, fica sujeita a apresentação de relatório semestral, conforme Anexo II, com as seguintes informações:

- I - velocidades médias;
- II - cargas transportadas e seus pesos;
- III - rotas percorridas;
- IV - consumo de combustível; e
- V - desempenho do conjunto comparado com unidade convencional.

**Parágrafo único.** Não sendo apresentado o relatório semestral será cancelada a APEX.

**Art. 5º** Após o período experimental, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER apresentara ao CONTRAN proposta de regulamentação de novos tipos de pneus com banda extra-larga, suspensão, e limites de peso.

**Art. 6º** Fica revogada a Resolução 787/94 do CONTRAN.

**Art. 7º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação

RENAN CALHEIROS - Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA - Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente - Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA - Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE - Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde



**ANEXO II**

FICHA DE ACOMPANHAMENTO SEMESTRAL	
REFERENTE À <<AUTORIZAÇÃO PROVISÓRIA EXPERIMENTAL>> Nº .....	
PERÍODO DE _____ A _____	
EMPRESA:	
ENDEREÇO:	
RESPONSÁVEL:	TELEFONE: ( )

VEÍCULO:	SEMI-REBOQUE: REBOQUE:
CARGA MÉDIA POR VIAGEM: kgf	TIPO DE CARGA:
QUILOM. MÉDIA POR VIAGEM: km	QUILOMETRAGEM MÉDIA MENSAL
PRINCIPAIS ROTAS PERCORRIDAS: _____ _____ _____	
CONSUMO MÉDIO DE COMBUSTÍVEL: _____ km/1	
QUILOMETRAGEM ACUMULADA NOS PNEUS: _____ km	

DESEMPENHO DE CONJUNTO:

**COMPARANDO C/ PNEUS DUPLOS**

Quanto a:	Ótimo	Bom	Reg	Ruim	Igual	Melhor	Pior
Estabilidade:							
Freios:							
Dirigibilidade:							
Consumo de Pneus							
Consumo de lonas							

COMENTÁRIOS GERAIS:

_____
_____
_____

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

## RESOLUÇÃO n.º 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.*

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando da competência que lhe confere os art. 12, inciso I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto 2.327, de 23 de setembro de 1997 que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

**resolve:**

**Art. 1º** As Combinações de Veículos de Carga - CVC com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, só deverão circular portando Autorização Especial de Trânsito - AET.

**Art. 2º** Para concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET, o Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal, deverá observar os seguintes requisitos mínimos:

***I - a Combinação de Veículos de Carga - CVC não poderá possuir Peso Bruto Total Combinado - PBTC superior a 74 toneladas e seu comprimento não poderá ultrapassar a 30 metros, respeitados os tipos de Combinações previstos no Anexo I;***

II - os limites legais de Peso por Eixo previstos no Decreto 2.069/96 e na Resolução nº 12/98 - CONTRAN;

III - a compatibilidade do limite da Capacidade Máxima de Tração - CMT da unidade tratora, determinado pelo fabricante, com o Peso Bruto Total Combinado - PBTC;

IV - as Combinações de Veículos de Carga - CVC deverão estar equipadas com sistemas de freios conjugados entre si e com a unidade tratora, atendendo o disposto na Resolução nº 777/93 - CONTRAN;

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

VI - o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverá obedecer ao disposto na NBR 5548;

***VII - a combinação deverá possuir sinalização especial na forma do Anexo III para Combinações com comprimento superior a 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros) e estar provido de lanternas laterais, colocadas em intervalos regulares de no máximo 3,00 m (três metros) entre si, que permitam a sinalização do comprimento total do conjunto;***

VIII - as condições de tráfego das vias públicas a serem utilizadas.

§ 1º A unidade tratora dessas composições deverá ser dotada de tração dupla, ser capaz de vencer aclives de 6%, com coeficiente de atrito pneu/solo de 0,45 , uma resistência ao rolamento de 11 kgf/t e um rendimento de sua transmissão de 90%.

§ 2º Nas Combinações com Peso Bruto Total Combinado - PBTC de no máximo 57 t o cavalo mecânico poderá ser de tração simples e equipado com 3º eixo, respeitados os outros limites previstos no § 1º.

§ 3º Nas Combinações de Veículos de Carga - CVC com Peso Bruto Total Combinado - PBTC superior a 57t e até 74t, a Autorização Especial de Trânsito - AET, fornecida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, terá o percurso estabelecido.

§ 4º A critério do Órgão Executivo Rodoviário responsável pela concessão da Autorização Especial de Trânsito - AET, nas vias de duplo sentido de direção, poderá ser exigida a existência de faixa adicional para veículos lentos nos segmentos em rampa com aclave e comprimento superior a 5% e 500 m, respectivamente.

**Art. 3º** O trânsito de Combinações de Veículos de que trata esta Resolução será do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima de 80 km/h.

§ 1º Para Combinações cujo comprimento seja de no máximo 19,80 m, o trânsito será diuturno.

§ 2º Nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotadas de separadores físicos e que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, poderá ser autorizado o trânsito noturno das Combinações que excedam o comprimento previsto no parágrafo anterior.

§ 3º Em casos especiais, devidamente justificados, poderá ser autorizado o trânsito noturno de comprimento das Combinações que excedam 19,80 m, nas vias de pista simples com duplo sentido de circulação, observados os seguintes requisitos:

I - volume de tráfego no horário noturno de no máximo 2.500 veículos;

II - traçado de vias e suas condições de segurança, especialmente no que se refere à ultrapassagem dos demais veículos;

III - distância a ser percorrida;

***IV - colocação de placas de sinalização em todo o trecho da via, advertindo os usuários sobre a presença de veículos longos.***

**Art. 4º** Ao requerer a concessão da Autorização Especial de Trânsito - AET o interessado deverá apresentar:

I - preliminarmente, projeto técnico da Combinação de Veículos de Carga - CVC, devidamente assinado por engenheiro que se responsabilizará pelas condições de estabilidade e de segurança operacional e deverá conter:

- a) planta dimensional da combinação, contendo indicações de comprimento total, distância entre eixos, balanços traseiro, detalhe do pára-choques traseiro, dimensões e tipos dos pneumáticos, lanternas de advertência, identificação da unidade tratora, altura e largura máxima, placa traseira de sinalização especial, Peso Bruto Total Combinado - PBTC, Peso por Eixo, Capacidade Máxima de Tração - CMT e distribuição de carga no veículo;
- b) cálculo demonstrativo da capacidade da unidade tratora de vencer rampa de 6%, observando os parâmetros do art. 2º e seus parágrafos e a fórmula do Anexo II;
- c) gráfico demonstrativo das velocidades, que a unidade tratora da composição é capaz de desenvolver para aclives de 0 a 6%, obedecidos os parâmetros do art. 2º e seus parágrafos;
- d) capacidade de frenagem;
- e) desenho de arraste e varredura, conforme norma SAE J695b, acompanhado do respectivo memorial de cálculo;
- f) laudo técnico do engenheiro responsável pelo projeto, atestando as condições de estabilidade e de segurança da Combinação de Veículos de Carga - CVC.

II - Cópia dos Certificados de Registro e Licenciamento dos Veículos - CRLV.

§ 1º Nenhuma Combinação de Veículos de Carga - CVC poderá operar ou transitar na via pública sem que o Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou Distrito Federal tenha analisado e aprovado toda a documentação mencionada neste artigo.

§ 2º Somente será admitido o acoplamento de reboques e semi-reboques, especialmente construídos para utilização nesse tipo de Combinação de Veículos de Carga - CVC, devidamente homologados pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União com códigos específicos na tabela de marca/modelo do RENAVAM.

**Art. 5º A Autorização Especial de Trânsito - AET terá validade pelo prazo máximo de 1 (um) ano, de acordo com o licenciamento da unidade tratora, para os percursos e horários previamente aprovados, e somente será fornecida após vistoria técnica da Combinação de Veículos de Carga - CVC, que será efetuada pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, ou dos Estados, ou dos Municípios ou do Distrito Federal.**

§ 1º Para renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, a vistoria técnica prevista no caput deste artigo poderá ser substituída por um Laudo Técnico do engenheiro responsável pelo projeto da combinação de Veículos de Carga - CVC, que emitirá declaração de conformidade junto com o proprietário do veículo, atestando que a composição não teve suas características e especificações técnicas



modificadas, e que a operação se desenvolve dentro das condições estabelecidas nesta Resolução.

§ 2º Os veículos em circulação na data da entrada em vigor desta Resolução terão asseguradas a renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, mediante apresentação da vistoria técnica prevista no parágrafo anterior e do Certificado de Registro e Licenciamento dos Veículos - CRLV.

***Art. 6º Em atendimento às inovações tecnológicas, a utilização e circulação de novas composições não previstas no Anexo I, somente serão autorizadas após a comprovação de seu desempenho através de testes de campo incluindo manobrabilidade, capacidade de frenagem, distribuição de carga e estabilidade, além do cumprimento do disposto na presente Resolução.***

**Parágrafo único.** O uso regular dessa nova composição só poderá ser efetivado após sua homologação e inclusão no Anexo I desta Resolução.

**Art. 7º** A não observância dos preceitos desta Resolução sujeita o infrator as penalidades previstas na Lei, além daquelas decorrentes de processo administrativo.

**Art. 8º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 9º** Fica revogada a Resolução nº 631/84 - CONTRAN.

RENAN CALHEIROS - Ministério da Justiça

*ELISEU PADILHA - Ministério dos Transportes*

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS – Min. Interino - Ministério da Ciência e Tecnologia

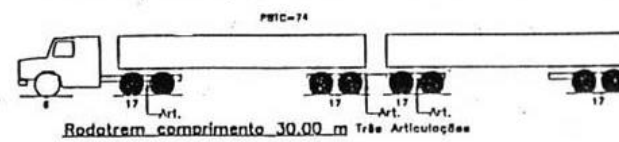
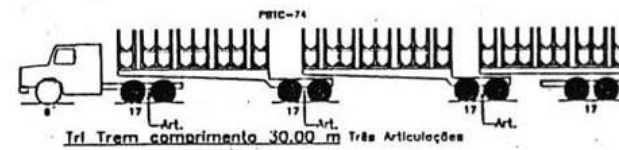
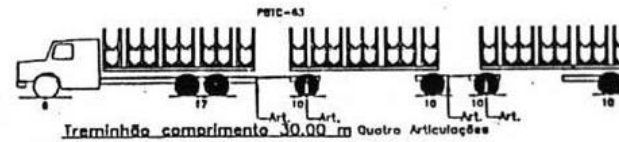
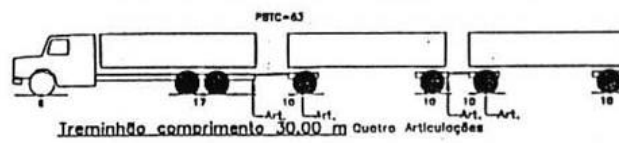
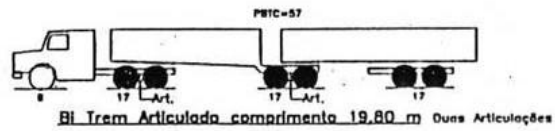
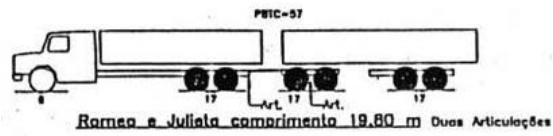
Cel. JOSÉ ROBERTO PINTO BASTOS - Representante - Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação e do Desporto

LAUDO BERNARDES - Suplente - Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde

## ANEXO I



## ANEXO II

Cálculo da Capacidade de Rampa:

$$i = \frac{F_t + R_r}{10 \times G}$$

Sendo,

i = Rampa máxima em %;

G = Peso bruto total combinado (t);

Rr = Resistência ao rolamento (kgf/ton)

Ft = Força de tração em kff, determinada da seguinte forma:

$$T_m \times i_c \times i_d \times 0,9$$

$$F_r = \frac{\dots}{R_d}$$

Rd

$F_r$  = Força na roda (kgf);

$T_m$  = Toque máximo do motor (kgf x m);

$i_c$  = Maior taxa de redução da caixa de câmbio;

$i_d$  = Relação de redução no eixo traseiro (total);

$R_d$  = Raio dinâmico do pneu do eixo de tração (m);

$F_{ad}$  = Força de aderência (kgf);

$P$  = Somatório dos pesos incidentes nos eixos de tração (kgf);

$u$  = Coeficiente de atrito pneus x solo

**RESOLUÇÃO n.º 75 (19/11/1998)**

**Estabelece os requisitos de segurança necessários a circulação de Combinações para Transporte de Veículos - CTV.**

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando da competência que lhe confere o art.12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro c.c. com os seus arts, 97, 99, e § 3º do art. 1º da Resolução nº 12/98-CONTRAN, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito; e

Considerando a evolução tecnológica das Combinações para Transporte de Veículos - CTV, com inclusão de novas configurações objetivando maior carga líquida sem infringir os parâmetros da via,

**resolve:**

**Art. 1º** As Combinações para Transporte de Veículos - CTV, construídas e destinadas exclusivamente ao transporte de outros veículos, cujas dimensões excedam aos limites previstos na Resolução nº 12/98 - CONTRAN, só poderão circular nas vias portando Autorização Especial de Trânsito - AET, e atendendo às configurações previstas no Anexo I.

**Parágrafo único.** Entende-se por “combinação para o transporte de veículos” o veículo ou combinação de veículos, construídos ou adaptados especialmente para o transporte de automóveis, vans, ônibus, caminhões e similares.

**Art. 2º** As empresas e transportadores autônomos de veículos deverão requerer junto à autoridade competente, a Autorização Especial de Trânsito - AET, juntando a seguinte documentação:

I - requerimento em três vias, indicando nome e endereço do proprietário, devidamente assinado por responsável ou representante credenciado do proprietário;

II - cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;

III - memória de cálculo comprobatório da estabilidade do equipamento com carga considerando a ação do vento, firmada por engenheiro que se responsabilizará pelas condições de estabilidade e segurança operacional do veículo;

IV - planta dimensional da combinação, na escala 1:50, com o equipamento carregado nas condições mais desfavoráveis indicando:

- a) dimensões;
- b) distância entre eixos e comprimento dos balanços dianteiro e traseiro;

V - distribuição de peso por eixo;

VI - vias por onde transitarão;

VII - apresentação comprobatória de aptidão da vistoria efetuada pelo órgão executivo rodoviário da União.

**§ 1º** Nenhuma Combinação para Transporte de Veículos - CTV poderá operar ou transitar nas vias sem que a autoridade competente tenha analisado e aprovado toda a documentação mencionada nesse artigo.

**§ 2º** Somente será admitido o acoplamento de reboque e semi-reboque, especialmente construídos para utilização nesse tipo Combinação para Transporte de Veículos- CTV, quando devidamente homologados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com códigos específicos na tabela de marca/modelo do RENAAM, que enviará atestado técnico de aprovação aos órgãos rodoviários executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

**Art. 3º** Para a concessão da Autorização Especial de Trânsito - AET, deverão ser observados os seguintes limites:

I - altura - 4,70 m ( quatro metros e setenta centímetros), quando transportando veículos;

II - largura - 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

III - comprimentos - medido do pára-choque dianteiro à extremidade posterior (plano inferior e superior) da carroceria do veículo:

a) veículos simples - 14,00 m (quatorze metros);

b) veículos articulados até - 22,40 m (vinte e dois metros e quarenta centímetros), desde que a distância em entre os eixos extremos não ultrapasse a 17,47m (dezesete metros e quarenta e sete centímetros);

c) veículo com reboque - até 22,40 m (vinte e dos metros e quarenta centímetros);

IV - os limites legais de Peso Bruto Total Combinado - PBTC e Peso por Eixo previsto na Resolução nº 12/98 - CONTRAN;

V - a compatibilidade do limite da Capacidade Máxima de Tração - CMT do caminhão trator, determinada pelo seu fabricante, com o Peso Bruto Total Combinado - PBTC (Anexo II);

VI - as Combinações deverão estar equipadas com sistemas de freios conjugados entre si e com o Caminhão Trator, atendendo o disposto na Resolução nº 777/93 - CONTRAN;

VII - os acoplamentos dos veículos rebocados deverão ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411, e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;

VIII - os acoplamentos dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR 5548;

IX - contar com sinalização especial na traseira do conjunto veicular, na forma do Anexo III para Combinações com comprimento superior a 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros) e estar provido de lanternas laterais,

colocadas em intervalos regulares de no máximo 3,00 m (três metros) entre si, que permitam a sinalização do comprimento total do conjunto.

**Parágrafo único.** A critério dos órgãos executivos rodoviários, poderá ser admitida a altura máxima do conjunto carregado de 4,95 m (quatro metros e noventa e cinco centímetros), para Combinação que transite exclusivamente em rota específica.

**Art. 4º** *O trânsito de Combinações para Transporte de Veículos - CTV de que trata esta Resolução, será do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima de 80 km/h.*

**§ 1º** *Para Combinações cujo comprimento seja de no máximo 19,80 m, (dezenove metros e oitenta centímetros) o trânsito será diuturno;*

**§ 2º** Nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotadas de separadores físicos, que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, será admitido o trânsito noturno nas Combinações que apresentem comprimento superior a 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros) até 22,40m (vinte e dois metros e quarenta centímetros).

**§ 3º** *Nos trechos rodoviários de pista simples será permitido também o trânsito noturno, quando vazio, ou com carga apenas na plataforma inferior, devidamente ancorada e ativada toda a sinalização do equipamento transportador.*

**§ 4º** *Horários diferentes dos aqui estabelecidos poderão ser adotados em trechos específicos mediante proposição da autoridade competente, no âmbito de sua circunscrição*

**Art. 5º** *Nos veículos articulados ou com reboque ocorrendo pane ou qualquer outro evento que impeça a utilização dos caminhão trator, será permitida sua substituição exclusivamente para a complementação da viagem.*

**Art. 6º** *A Autorização Especial de Trânsito - AET, expedida pela autoridade competente, terá validade pelo prazo máximo de 1(um) ano, e somente será concedida após vistoria técnica da Combinação para Transporte de Veículos - CTV expedida pelo órgão executivo rodoviário da União, que fornecerá o cadastro aos órgãos e entidades executivas rodoviárias dos Estados, DF e Municípios.*

**§ 1º** *Para renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, a vistoria técnica prevista no caput deste artigo, poderá ser substituída por um Laudo Técnico apresentado pelo engenheiro responsável pelo projeto da Combinação para Transporte de Veículos - CTV, que emitirá declaração junto com o proprietário do veículo, atestando que a composição não teve suas características e especificações técnicas modificadas, e que a operação se desenvolve dentro das condições estabelecidas nesta Resolução.*

**§ 2º** *Os veículos em circulação na data da entrada em vigor desta Resolução terão assegurados a renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, mediante, a apresentação da vistoria técnica prevista no parágrafo*

**anterior, e o Certificado de Registro e Licenciamento dos Veículos - CRLV.**

**§ 3º** A renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET será coincidente com a do licenciamento anual do caminhão trator pelos DETRAN's.

**Art 7º** São dispensados da Autorização Especial de Trânsito - AET as combinações que atendam as dimensões máximas fixadas pela Resolução nº 12/98-CONTRAN.

**Art. 8º** Não será concedida Autorização Especial de Trânsito - AET para combinações que não atendam integralmente ao disposto nesta Resolução.

**Art 9º** O proprietário do veículo, usuário de Autorização Especial de Trânsito - AET, será responsável pelos danos que o veículo venha causar à via, à sua sinalização e à terceiros, como também responderá integralmente pela utilização indevida de vias que pelo seu gabarito não permitam o trânsito dessas combinações.

**Art.10** A não observância dos preceitos desta Resolução sujeita o infrator às penalidades previstas na Lei, além daquelas decorrentes de processo administrativo.

**Art. 11** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Ministério da Justiça

*Ministério dos Transportes*

*Ministério da Ciência e Tecnologia*

*Ministério do Exército*

*Ministério da Educação e do Desporto*

*Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal*

*Ministério da Saúde*

## RESOLUÇÃO n.º 76 (19/11/1998)

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

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando da competência que lhe confere o art.12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro -CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional,

### **resolve:**

**Art. 1º** O § 2º do art. 2º da Resolução nº 68/98-CONTRAN passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Nas Combinações com Peso Bruto Total Combinado - PBTC de no máximo 57t, o cavalo mecânico poderá ser de tração simples e equipado com 3º eixo, respeitados os outros limites previstos no § 1º e, a Autorização Especial de Trânsito - AET expedida pelos Órgãos Executivos Rodoviários terá validade em todas as vias de suas respectivas circunscrições.”*

**Art. 2º** O anexo que integra a presente Resolução, substitui o Anexo III, da Resolução nº 68/98-CONTRAN.

**Art. 3º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Ministério da Justiça

*Ministério dos Transportes*

*Ministério da Ciência e Tecnologia*

*Ministério do Exército*

*Ministério da Educação e do Desporto*

*Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal*

*Ministério da Saúde*



**RESOLUÇÃO n.º 82 (19/11/1998)**

*Dispõe sobre a autorização, a título precário, para o transporte de passageiros em veículos de carga.*

**Art. 1º** O transporte de passageiros em veículos de carga, remunerado ou não, poderá ser autorizado eventualmente e a título precário, desde que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução.

**Art. 2º** Este transporte só poderá ser autorizado entre localidades de origem e destino que estiverem situadas em um mesmo município, municípios limítrofes, municípios de um mesmo Estado, quando não houver linha regular de ônibus ou as linhas existentes não forem suficientes para suprir as necessidades daquelas comunidades.

**§ 1º** A autorização de transporte será concedida para uma ou mais viagens, desde que não ultrapasse a validade do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV.

**§ 2º** Excetua-se do estabelecido neste artigo, a concessão de autorização de trânsito entre localidades de origem e destino fora dos limites de jurisdição do município, nos seguintes casos:

- I - migrações internas, desde que o veículo seja de propriedade dos migrantes;
- II - migrações internas decorrentes de assentamento agrícolas de responsabilidade do Governo;
- III - viagens por motivos religiosos, quando não houver condições de atendimento por transporte de ônibus;
- IV - transporte de pessoas vinculadas a obras e/ou empreendimentos agro-industriais, enquanto durar a execução dessas obras ou empreendimentos;
- V - atendimento das necessidades de execução, manutenção ou conservação de serviços oficiais de utilidade pública.

**§ 3º** Nos casos dos incisos I, II e III do parágrafo anterior, a autorização será concedida para cada viagem, e, nos casos dos incisos IV e V, será concedida por período de tempo a ser estabelecido pela autoridade competente, não podendo ultrapassar o prazo de um ano.

**Art. 3º** São condições mínimas para concessão de autorização que os veículos estejam adaptados com:

- I - bancos com encosto, fixados na estrutura da carroceria;
- II – carroceria, com guardas altas em todo o seu perímetro, em material de boa qualidade e resistência estrutural ;
- III - cobertura com estrutura em material de resistência adequada;

**Parágrafo único.** Os veículos referidos neste artigo só poderão ser utilizados após vistoria da autoridade competente para conceder a autorização de trânsito

**Art. 4º** Satisfeitos os requisitos enumerados no artigo anterior, a autoridade competente estabelecerá no documento de autorização as condições de higiene e segurança, definindo os seguintes elementos técnicos:

I - o número de passageiros (lotação) a ser transportado;

II - o local de origem e de destino do transporte;

III - o itinerário a ser percorrido;

IV – o prazo de validade da autorização.

**Art. 5º** O número máximo de pessoas admitidas no transporte será calculado na base de 35dm<sup>2</sup> (trinta e cinco decímetros quadrados) do espaço útil da carroceria por pessoa, incluindo-se o encarregado da cobrança de passagem e atendimento aos passageiros.

**Art. 6º** Para o transporte de passageiros em veículos de carga não poderão ser utilizados os denominados "basculantes" e os "boiadeiros".

**Art. 7º** As autoridades com circunscrição sobre as vias a serem utilizadas no percurso pretendido são competentes para autorizar, permitir e fiscalizar esse transporte, por meio de seus órgãos próprios

**Art. 8º** Pela inobservância ao disposto nesta Resolução, fica o proprietário, ou o condutor do veículo, conforme o caso, sujeito às penalidades aplicáveis simultânea ou cumulativamente, e independentemente das demais infrações previstas na legislação de trânsito.

**Art. 9º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 10** Fica revogada a Resolução nº 683/87 - CONTRAN.

Ministério da Justiça

Ministério dos Transportes

Ministério da Ciência e Tecnologia

Ministério do Exército

Ministério da Educação e do Desporto

Ministério do Meio-Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

Ministério da Saúde

**RESOLUÇÃO n.º 102 (31/08/1999)**

*Dispõe sobre a tolerância máxima de peso bruto de veículos.*

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e tendo em vista a Deliberação nº 11 "ad referendum" do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, publicada no Diário Oficial da União de 10 de agosto de 1999,

**resolve:**

**Art.1º** Fica permitida a tolerância máxima de 7,5% (sete vírgula cinco por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

**Art.2º.** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

***JOSÉ CARLOS DIAS - Ministério da Justiça***

***LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente - Ministério da Educação***

***JOSÉ CARLOS CARVALHO - Suplente - Ministério do Meio Ambiente***

***CARLOS AMÉRICO PACHECO- Suplente - Ministério da Ciência e Tecnologia***

***BARJAS NEGRI - Suplente - Ministério da Saúde***

***JOSÉ AUGUSTO VARANDA - Representante - Ministério da Defesa***

***RAIMUNDO DANTAS DOS SANTOS - Representante - Ministério dos Transportes***

**RESOLUÇÃO n.º 104 (21/12/1999)**

*Dispõe sobre tolerância máxima de peso bruto de veículos.*

**O CONSELHO NACIONAL DE TRANSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do art. 12, cc. art. 99 e §§ da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, e conforme art. 2º da Resolução nº 12/98 de 6 de fevereiro de 1998 - CONTRAN e Resolução nº 102 de 31 de agosto de 1999,**

resolve:

**Art. 1º Enquanto não estiverem concluídos os estudos e pesquisas que orientaram a atualização dos limites de peso por eixo, bem como não for fixada a metodologia de aferição de peso de veículos, serão adotados os critérios de Peso Bruto Total - PBT e Peso Bruto Total Combinado – PBTC para aferição do peso para aplicação de multa isentando-se de multa os excessos de peso verificados nos eixos isolados ou conjuntos de eixos.**

**Art. 2º** Os limites de peso bruto total e peso por eixo, permanecem sendo aqueles estabelecidos na Resolução nº 12/98-CONTRAN.

**Art. 3º** O percentual de tolerância de 7,5% no peso por eixo permanecerá como estabelecido na Resolução nº 102/99 - CONTRAN e o percentual de tolerância de 5% para o PBT e PBTC permanece como estabelecido na Lei nº 7.408/85.

**Art. 4º** A fiscalização dos limites de peso, por meio do peso declarado na nota fiscal, será exercida somente naquelas rodovias desprovidas de equipamentos de pesagem.

**Art. 5º** Quando o peso aferido, estiver igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5% embora havendo excesso de peso em algum dos eixos ou conjunto de eixos, não será aplicada a multa. Nesse caso a carga deverá ser remanejada ou ser efetuado transbordo, de modo a que os excessos por eixo sejam eliminados.

**Parágrafo Único.** O veículo somente poderá prosseguir viagem após sanada a irregularidade.

**Art. 6º.** Quando o peso aferido estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, aplicar-se-á a multa correspondente, não considerando como peso excedente a parcela relativa à tolerância.

**Parágrafo Único. O veículo somente poderá prosseguir viagem após efetuado o transbordo.**

**Art. 7º** Nos casos de impossibilidade de remanejamento ou transbordo da carga será aplicado o disposto no art. 275 e seu parágrafo único e demais dispositivos do CTB aplicáveis ao assunto.

**Art. 8º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**JOSÉ CARLOS DIAS - Ministério da Justiça - Presidente**

**LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Ministério da Educação - Suplente**

**JOSÉ CARLOS CARVALHO - Ministério do Meio Ambiente- Suplente**

**CARLOS AMÉRICO PACHECO - Ministério da Ciência e Tecnologia - Suplente**

**BARJAS NEGRI - Ministério da Saúde - Suplente**

**JOSÉ AUGUSTO VARANDA - Ministério da Defesa - Suplente**

**PAULO RUBENS FONTENELE ALBUQUERQUE - Ministério dos Transportes-  
Suplente**

**RESOLUÇÃO n.º 108 (21/12/1999)**

*Dispõe sobre a responsabilidade pelo pagamento de multas.*

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, considerando a decisão tomada na reunião em 31/8/99, e tendo em vista a Deliberação nº 13 "ad. referendum" do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, publicada no Diário Oficial da União de 8 de novembro de 1999,

**resolve:**

**Art. 1º.** Fica estabelecido que o proprietário do veículo será sempre responsável pelo pagamento da penalidade de multa, independente da infração cometida, até mesmo quando o condutor for indicado como condutor-infrator nos termos da lei, não devendo ser registrado ou licenciado o veículo sem que o seu proprietário efetue o pagamento do débito de multas, excetuando-se as infrações resultantes de excesso de peso que obedecem ao determinado no art. 257 e parágrafos do Código de Trânsito Brasileiro.

**Art. 2º.** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

***JOSÉ CARLOS DIAS - Ministério da Justiça - Presidente***

***LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Ministério da Educação - Suplente***

***JOSÉ CARLOS CARVALHO - Ministério do Meio Ambiente - Suplente***

***CARLOS AMÉRICO PACHECO - Ministério da Ciência e Tecnologia - Suplente***

***BARJAS NEGRI - Ministério da Saúde - Suplente***

***JOSÉ AUGUSTO VARANDA - Ministério da Defesa - Suplente***

***PAULO RUBENS FONTENELE ALBUQUERQUE - Ministério dos Transportes -  
Suplente***

**RESOLUÇÃO n.º 114 (05/05/2000)**

*Acrescentar Parágrafo único ao art. 4º da Resolução nº 104/99-CONTRAN.*

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e tendo em vista a deliberação nº 19 “ad referendum”, publicada no Diário Oficial da União de 04 de maio de 2000, e

Considerando que a própria pesagem por balança pode registrar margem de diferença de aferição, o que aconselha estender essa margem ao peso declarado na Nota Fiscal,

**resolve:**

**Art. 1º** Acrescentar Parágrafo único ao art. 4º da Resolução nº 104/99 - CONTRAN, com o seguinte texto:

**Parágrafo único.** Será admitida a tolerância de 5% (cinco por cento) sobre o peso declarado na Nota Fiscal.

**Art. 2º** *Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.*

ANTONIO AUGUSTO JUNHO ANASTASIA - Ministério da Justiça - Suplente

**CARLOS AMÉRICO PACHECO - Ministério da Ciência e Tecnologia - Suplente**

**GILDA FIGUEIREDO PORTUGAL GOUVEA - Ministério da Educação - Suplente**

**JOSÉ CARLOS CARVALHO - Ministério do Meio Ambiente - Suplente**

**BARJAS NEGRI - Ministério da Saúde - Suplente**

**JOSÉ AUGUSTO VARANDA - Ministério da Defesa - Suplente**

ALDERICO JEFFERSON DA SILVA LIMA - Ministério dos Transportes - Suplente

## **Decisão n.º 6 do Contran (10/05/1994)**

PROCESSO N.º 287/93 - DENATRAN

INTERESSADO: Transportadora LUA AZUL Ltda. - Irati, PR

ASSUNTO: Esclarecimento sobre  
divergência na aplicação da Lei da  
Balança

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando as atribuições que lhe confere o artigo 5º da Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o artigo 9º do Regulamento aprovado pelo Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968; e

Considerando a existência de interpretações várias à Lei nº 7.408/85 e ao artigo 82 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito e às consultas de órgãos rodoviários e de trânsito;

Considerando a deliberação do Colegiado, tomada na reunião de 10 de maio de 1994, constante da Ata n.º 3.664;

**decide:**

**Art. 1º** - A tolerância máxima de peso de 5% (cinco por cento) prevista na Lei n.º 7.408/85, sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, aplica-se somente na pesagem por balança rodoviária e destina-se a equalizar possíveis discrepâncias de aferição dos equipamentos de pesagem.

**Art. 2º** - A tolerância de 5% não é aplicável quando da verificação, através de notas fiscais ou faturas, do peso da carga transportado somado à tara do veículo, conforme previsto no artigo 239 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

**Art. 3º** - Em casos de comboios de veículos em que haja uma única nota fiscal, para toda a carga, verificar-se-á o peso de cada um dos automotores pelo conhecimento de transporte, sem qualquer tolerância.

**Art. 4** - Esta decisão entra em vigor na data de sua publicação.

*Orestes Kunze Bastos* - Presidente do Conselho (DOU de 27/05/94)



)

## ATA Nº3.733 DO CONTRAN (10/09/1996)

Às nove horas do dia dez do mês de setembro de mil novecentos e noventa e seis, no Edifício Anexo II do Ministério da Justiça, Brasília, Distrito Federal, após constatar a existência de quorum regulamentar o Senhor Presidente Kasuo Sakamoto iniciou a Reunião com as presenças dos senhores Conselheiros: Orlando Moreira da Silva, Marcelo Perrupato e Silva, Carlos Eduardo Cruz de Souza Lemos, Casimiro de Andrade Emerim, Gerson Antonio Romanel e Emerson Rozendo Salgado. ASSUNTOS GERAIS: 1 - Os Conselheiros Jorge Gilberto Achcar e Klinger Sobreira de Almeida comunicaram via fax ,as suas ausências por motivo de serviços nas suas representações. 2 - Foram distribuídos aos Conselheiros exemplares do Manual de Sinalização de Obras e Emergências editado pelo DNER e do informativo DEST, 19ª edição 3 -O Presidente informou que proferiu palestra sobre o tema “O Panorama do Trânsito no Brasil”. no XXXIV Encontro Nacional de Integração dos DETRANS, realizado em Maceió ,Alagoas ,em 05/09/96 e no dia 09/09/96 fez palestra sobre o tema “O Projeto do Novo Código de Trânsito”, em São Paulo ,Capital , atendendo a convite do SIMEFRE –Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários no Estado de São Paulo. **ORDEM DO DIA:** **PROCESSO: 445/95 e 733/95;INTERESSADOS:Associação Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas –NTC e Sindicato Nacional das Empresas de Transportes de Combustíveis ,Químicos e Petroquímicos-SINTRANSCOM; ASSUNTO : Pesagem por eixo de veículos engajados no transporte de granéis líquidos; RELATOR: Conselheiro Emerson Rozendo Salgado. O Relator apresentou o Parecer nº098/96 – CONTRAN .Após a apresentação do Parecer e voto do Relator foram os mesmos aprovados à unanimidade , decidindo o Conselho : a) pela suspensão da pesagem por eixo em balanças estáticas, de veículos carregados com granéis líquidos ;b) pela continuidade da pesagem por eixos nas balanças dinâmicas ;e c) pelo entendimento de que a Lei nº7.408/85 prevê, em seu artigo 2º , que somente poderá haver autuação , por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias ,quando o veículo ultrapassar os limites legais acrescidos da tolerância máxima de 5%(cinco por cento) previsto no artigo 1º da referida Lei e não como insinua o recorrente de que “somente poderá haver autuação por ocasião da pesagem do veículo na balanças rodoviárias”:** PROCESSO :055.003453/93; INTERESSADO : Paulo José de Melo É Souza ;ASSUNTO :Recurso ; RELATOR : Conselheiro Emerson Rozendo Salgado. O Relator apresentou o Parecer nº099/96-CONTRAN.Após a apresentação do Parecer o voto do Relator foram os mesmos aprovados à unanimidade . Assim sendo ,o Conselho decide que o Processo retorne ao