

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

**Ilmo. Sr.**  
**Flávio Medrano de Almada**  
**Diretor Presidente da NOVADUTRA**

**Ofício nº PR-0263/03**

A NOVADUTRA vem a este Conselho perquirir sobre a interpretação que se deva dar à “legislação de peso aplicável às rodovias brasileiras” ( sic ), solicitando um pronunciamento específico sobre o peso máximo permitido para um conjunto transportador composto de cavalo mecânico com um eixo direcional e um eixo de tração com rodagem dupla, ao qual se acopla um semi-reboque de três eixos em tandem com rodagem dupla.

A consulta é recebida por este relator com fundamento no inciso III, artigo 14, do CTB, que não impõe fronteiras para o pronunciamento deste Conselho sobre matéria referente à aplicação da legislação de trânsito, sobretudo quando trata-se de fiscalização e controle de peso também exercido nos limites territoriais deste Estado de São Paulo.

**I**

Quanto à primeira questão proposta pela consulente versando sobre a *interpretação da legislação de peso aplicada às rodovias nacionais*, diga-se, inicialmente, que a chamada "lei da balança" é na realidade o conjunto de leis e regulamentos técnicos que *restringem* o peso transmitido ao pavimento das estradas por veículos automotores.

O novo Código Civil manteve a redação do Código de 1916, que já incluía as estradas no rol dos bens públicos pelos quais o Estado deveria zelar. Daí porque a legislação especial estabeleceu *normas restritivas* ao seu uso, fixando limites de peso por eixo, conjunto de

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

eixos e no peso bruto total ou combinado, aviando com isso a conservação desse bem público.

Portanto, as estradas são bens públicos construídos, mantidos e conservados diretamente pelo Estado ou por empresas privadas no âmbito de uma política genérica de descentralização administrativa de serviços públicos, sendo a “lei da balança” uma *limitação técnica* para que as estradas alcancem o tempo de vida útil predeterminado em projeto. Nesse sentido, estrada sem controle idôneo de peso e conscientização do usuário resulta antecipação certa de gastos com restaurações extemporâneas, em detrimento do erário público.

Para viabilizar a longevidade das estradas, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 99, remeteu ao Conselho Nacional de Trânsito – Contran a *regulamentação dos limites de peso*, consubstanciando as formas de aferição do equipamento de pesagem ou documento fiscal ( §1º ), a *tolerância percentual sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento ( §2º )* e a *metodologia e periodicidade de aferição dos equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem*, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal ( §3º ).

No mesmo sentido, o artigo 100, do CTB, vetou o trânsito de veículo ou combinação de veículos com peso por eixo e peso bruto total ou combinado superior ao fixado pelo *fabricante* e acima da capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Outrossim, quanto à penalidade por transitar com excesso de peso, o artigo 323, do CTB, introduziu *regra de transição*, prescrevendo que o Contran fixaria a *metodologia de aferição de peso de veículos e percentuais de tolerância, permanecendo suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do artigo 231, aplicando-se provisoriamente a multa equivalente a vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso*. Posto que a referida metodologia ainda pende de regulamentação, entendo que vigora a *regra de transição* prevista nas disposições finais e transitórias do CTB, vale dizer, penalidade de multa de 20 UFIR a cada 200 quilogramas ou fração de excesso de peso.

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

Registre-se, ainda, que o parágrafo único do citado artigo 323 manteve a tolerância de 5% sobre os limites de peso bruto total e por eixo estabelecida na Lei 7.408, de 25.11.85, *alterada* pela Resolução 104/99, do Contran, *que redefiniu as tolerâncias sobre os limites legais em caráter ainda provisório.*

Cumprindo o mandamento legal contido no artigo 99, do CTB, o Contran expediu a Resolução 12/98, estabelecendo os limites legais de peso, constituindo essa resolução *a fonte primária para a determinação dos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado*, a saber:

- Peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: *45 t*
- Peso bruto por eixo isolado: *10 t*
- Peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem: *17 t*, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40 m
- Peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem: *15 t*, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40 m
- Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque: *25,5 t*, 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
- Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial: *9 t*, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for inferior ou igual a 1,20 m e *13,5 t* quando for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40 m

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

- Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites de 17 t e 25,5 t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a *1.700 quilogramas*
- Peso bruto por eixo isolado dotados de dois pneumáticos, observada a capacidade e os limites de peso indicados pelo fabricante: *6 t*
- Peso bruto do conjunto de dois eixos, dotados de dois pneumáticos cada qual, direcionais: *12 t*

Concluo, portanto, que a fiscalização de peso nas rodovias está submetida ao binômio *configuração-peso*. Em outras palavras, o *peso bruto total ou peso bruto total combinado é função da configuração do veículo ou combinação de veículos*.

Exemplo: um caminhão com um eixo direcional e dois eixos traseiros, com rodagem dupla, em tandem, será fiscalizado de acordo com a seguinte composição de pesos:

?? 1 eixo direcional = 6 toneladas ( rodagem simples)

?? 2 eixos traseiros = 17 toneladas ( rodagem dupla / tandem )

?? Peso Bruto Total = 23 toneladas

Considerando a tolerância legal de 5%, esse mesmo caminhão, além de medida administrativa de transbordo, estará sujeito a penalidade de multa se ultrapassar o peso bruto total, decorrente do seguinte cálculo:

?? 23 toneladas x 1,05 = *24 toneladas e 150 quilos*

Se referido caminhão registra um peso bruto total de 27 toneladas, a multa deve ser lavrada *sem considerar a tolerância legal como peso excedente*, da seguinte forma:

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

Peso aferido = 27 toneladas ( em balanço )  
Limite + tolerância = 24 toneladas e 150 quilos

Penalidade:

?? multa de 20 UFIR a cada 200 quilos ou fração

?? peso excedente = 2 toneladas e 850 quilos

?? multa = 300 UFIR

Medida administrativa:

?? transbordo de 2 toneladas e 850 quilos

**II**

A segunda questão proposta pela consulente indaga especificamente sobre o limite legal de peso aplicável a um conjunto transportador composto de cavalo mecânico com um eixo direcional e um eixo de tração com rodagem dupla, ao qual se acopla um semi-reboque de três eixos em tandem com rodagem dupla.

Seguindo igual raciocínio, isto é, *o peso é função da configuração*, tem-se os seguintes limites por eixo ou conjunto de eixos:

?? eixo direcional = 6 toneladas

?? eixo da tração = 10 toneladas ( isolado )

?? conjunto de 3 eixos = 25,5 toneladas ( rodagem dupla - tandem )

?? Peso Bruto total Combinado = 41,5 toneladas

Tolerância legal:

?? 41.500 quilogramas x 1,05 = 43.575 quilogramas

**LIMITE MÁXIMO PERMITIDO = 43.575 quilogramas**

Secretaria da Segurança Pública  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

Finalmente, observo que o limite legal de 45 toneladas para o peso bruto total previsto na Resolução 12/98 constitui o *teto admissível* ( acrescido da tolerância legal de 5% ) para circulação sem autorização especial, de sorte que não se confunde com o limite legal de peso bruto total ou combinado determinado em função da configuração do veículo, que é o critério lógico a ser observado pelos órgãos e entidades executivos rodoviários para preservação da malha.

É o parecer.  
CETTRAN, 02 de setembro de 2003.

Moacyr Francisco Ramos  
Conselheiro