



MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DOS LIMITES DE PESO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

4ª EDIÇÃO 2024

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	9
2 CONHECIMENTOS BÁSICOS	10
2.1 INTRODUÇÃO	10
2.1.1 Do Peso e Capacidade	10
2.1.1.1 Os impactos do excesso de peso	10
2.2 COMPETÊNCIA DA ANTT	12
2.3 POSTO DE PESAGEM VEICULAR DA ANTT (PPV)	14
2.3.1 Equipamentos e Dispositivos Auxiliares do PPV	16
2.3.1.1 Hardware e Software	16
2.3.1.2 Sistema Automático Não Metrológico de Fiscalização (SAnMFT)	17
2.3.2 Sinalização	21
2.3.3 Balança Seletiva	21
2.3.4 Balança de Precisão	23
2.3.5 Pátio de Estacionamento	24
2.3.6 Comunicação entre os operadores da concessionária, usuários e o agente de fiscalização	24
2.3.7 Sistemas operacionais	25
2.4 DEMAIS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA ATIVIDADE DE FISCALIZAÇÃO	26
2.4.1 Concessionárias	26
2.4.2 Polícia Rodoviária Federal (PRF)	26
2.4.3 Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro)	27
3 CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS	28
3.1 FISCALIZAÇÃO	28
3.1.1 Fiscalização Presencial	29
3.1.1.1 Pesos e Capacidades Indicados e Autorizados	31
3.1.1.2 Determinação do Peso pelo Documento Utilizado para o Transporte	40
3.1.1.3 Tara do veículo ou da CVC	42
3.1.1.4 Determinação do Peso por Equipamento	46
3.1.1.5 Excesso em PBT ou PBTC	46
3.1.1.6 Excesso na CMT	47
3.1.1.7 Cálculo do Valor da Multa por Excesso de Peso	48

3.1.2 Lavratura do Auto de Infração de Trânsito.....	50
3.1.2.1 Identificação do Infrator	51
3.1.2.2 Consulta de Veículos com Arrendamento Mercantil:	54
3.1.2.3 Subcontratação e Redespacho	56
3.1.2.4 Peso Declarado	61
3.1.3 Identificação do condutor	62
3.1.4 Aplicação da Medida Administrativa Cautelar	66
3.1.5 Burla à Fiscalização	70
3.1.5.1 Suspensão de Eixos	70
3.1.5.2 Passagem Incorreta pela Balança de Precisão	73
3.1.5.3 Retirada de Pressão dos Pneus	74
3.1.5.4 Retirada, Adição ou Remanejamento Provisório de Carga, Equipamentos ou Passageiros	74
3.1.5.5 Mudança de posição do Pino Rei:.....	75
3.1.6 Casos Particulares	75
3.1.7 Produtos Perecíveis e Cargas Vivas	76
3.1.8 Produtos Perigosos	76
3.1.8.1 Identificação de veículo transportando produto perigoso.....	77
3.1.8.2 Documento fiscal no TRPP	78
3.1.8.3 Painel de segurança e rótulo de risco	79
3.1.8.4 Transbordo e remanejamento	80
3.1.8.4.1 Transporte fracionado	80
3.1.8.5 Transporte à granel	82
3.1.8.6 Observações.....	83
3.1.9 Passageiros.....	83
3.1.10 Carga Líquida e a Granel.....	85
3.1.11 Cargas Especiais e AET.....	86
3.2 PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO	93
3.2.1 Registro das Operações.....	93
3.2.2 Suspensão das Operações de Pesagem.....	93
3.2.3 Expediente Administrativo	94
3.3 DISPOSIÇÕES GERAIS	95
4 ANEXO I – TERMINOLOGIA E CONCEITOS	100
5 ANEXO II – GLOSSÁRIO PRÁTICO	103

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Limite Máximo de PBT e PBTC.....	32
Quadro 2 – Limites Máximos de Peso por Eixo.....	34
Quadro 3 – Limites Máximos de Peso por Eixo em Ônibus	35
Quadro 4 – Código de Identificação de Classes de Veículos – Senatran	40
Quadro 5 – Responsabilidade pela inscrição da tara	42
Quadro 6 – Inscrições de Dados Mínimos dos Veículos.....	44
Quadro 7 – Cálculo do Valor da Multa.....	48
Quadro 8 – Definições de Embarcador da Carga.....	52
Quadro 9 – Definição de Infratores – conforme Res. CONTRAN nº 547/2015.....	53
Quadro 10 – Limites de Dimensões Ônibus.....	84
Quadro 11 – Dimensões Veículos de Passageiros com AE.....	85
Quadro 12 – Limites Máximos de Peso por Eixo amparados por AET.....	88
Quadro 13 – Limites Máximos de Peso por Eixo para Veículos Especiais	89
Quadro 14 – Tabela Anexa da Portaria SENATran nº 268/2022	118

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tombamento de caminhão com excesso de peso.....	11
Figura 2 – Caminhão tombado por excesso de peso.....	12
Figura 3 – Exemplo de Célula de Carga	14
Figura 4 – Desenho Esquemático de um PPV	15
Figura 5 – Desenho Esquemático de um PPV Móvel.....	16
Figura 6 – Sistema de Pesagem HS-WIM	16
Figura 7 – Caixa de junção.....	17
Figura 8 – Câmera de Detecção de fuga pelo By-pass.....	18
Figura 9 – Câmera de detecção de fuga pela balança seletiva.....	19
Figura 10 – Câmera para detecção de fuga pela balança de precisão.....	19
Figura 11 – Sinal de Regulamentação R-24b.....	20
Figura 12 – Balança Seletiva	22
Figura 13 – Sistema de Pesagem WIM.....	23
Figura 14 – Balança de Precisão	23
Figura 15 – Pátio de Estacionamento.....	24
Figura 16 – Posto Administrativo.....	24
Figura 17 – Ticket de Pesagem	25
Figura 18 – Câmeras OCR	31
Figura 19 – Peso Bruto Total Combinado	32
Figura 20 – Mercedes-Benz Modelo L1620	38
Figura 21 – Cavalo Mecânico Mercedes-Benz Modelo LS 1634.....	38
Figura 22 – Peso Declarado no DACTE.....	41
Figura 23 – Plaqueta indicativa de tara do veículo.....	42
Figura 24 – Pintura Indicativa de Tara	43
Figura 25 – Plaqueta Indicativa de Tara na borda da porta	45
Figura 26 – Cálculo do valor da multa – Exemplo 1.....	49
Figura 27 – Cálculo do valor da multa – Exemplo 2.....	50
Figura 28 – Fluxograma Definição do Infrator	52
Figura 29 – Consulta Senatran.....	55
Figura 30 – Consulta Senatran – Veículos	55
Figura 31 – Consulta Senatran – Dados do veículo	56
Figura 32 – Subcontratação pela via documental.....	57
Figura 33 – Esquema da Subcontratação	58
Figura 34 – Redespacho	59
Figura 35 – Carga Fracionada	60
Figura 36 – DACTE – Modal Rodoviário	61

Figura 37 – CNH Resolução CONTRAN nº 886/2021	64
Figura 38 – Verso CNH Res. CONTRAN nº 886/2021.....	65
Figura 39 – Itens de segurança CNH impressa – Res. CONTRAN nº 886/2021.....	66
Figura 40 – Fluxograma para Liberação de Veículos	69
Figura 41 – Distribuição de Peso dentro do Grupo de Eixos.....	71
Figura 42 – Sistema de Regulação de Pressão nos Eixos.....	71
Figura 43 – Pesagem com eixo suspenso.....	73
Figura 44 – Corte Transversal de uma Balança de Precisão	74
Figura 45 – Modelos de Rótulos de Risco.....	79
Figura 46 – Modelo de Painel de Segurança.....	80
Figura 47 – Cargas Fracionadas.....	80
Figura 48 – Selo de Identificação de Conformidade.....	81
Figura 49 – Exemplo AET.....	89
Figura 50 – Modelo de AET emitida pelo DNIT.....	92
Figura 51 – Bexigão.....	103
Figura 52 – Big Bag	103
Figura 53 – Carreta	104
Figura 54 – Basculante Lateral.....	104
Figura 55 – Basculante Traseira.....	104
Figura 56 – Boiadeiro.....	105
Figura 57 – Carga Seca	105
Figura 58 – Carga Especial.....	105
Figura 59 – Cegonha.....	105
Figura 60 – Frigorífico.....	106
Figura 61 – Caminhão Baú	106
Figura 62 – Graneleiro	106
Figura 63 – Plataforma	107
Figura 64 – Porta Contêiner.....	107
Figura 65 – Sider Lonado.....	107
Figura 66 – Tanque.....	108
Figura 67 – Tanque Produtos Perigosos.....	108
Figura 68 – Cavalo Mecânico.....	108
Figura 69 – Dolly	109
Figura 70 – Veículo Traçado	109
Figura 71 – Caminhão Toco.....	109
Figura 72 – Caminhão Trucado.....	110
Figura 73 – Cavalo Toco.....	110
Figura 74 – Cavalo Trucado	110
Figura 75 – Bitrem	111
Figura 76 – Tritrem.....	111
Figura 77 – Rodotrem	111
Figura 78 – Rodotrem 11 eixos	112

Figura 79 - Treminhão	112
Figura 80 - Canguru	112
Figura 81 - Romeu e Julieta.....	113
Figura 82 - Wanderléa.....	113
Figura 83 - Pino Rei.....	113
Figura 84 - Quinta Roda	114
Figura 85 - Silo Cebolão	114
Figura 86 - Silo Graneleiro	114
Figura87 - Suspensão em Tandem	115
Figura 88 - Desenho Esquemático da Suspensão em Tandem.....	115
Figura 89 - Suspensão em Tandem Tipo Bogie	116
Figura 90 - Suspensão em Tandem Tipo Balancim	116
Figura 91 - Eixo com rodagem simples).....	116
Figura 92 - Eixo com rodagem dupla	117
Figura 93 - Balança Estática.....	117
Figura 94 - Balança Dinâmica.....	117

1 Apresentação

O Manual de Procedimentos de Fiscalização dos Limites de Peso no Transporte Rodoviário tem como público-alvo os servidores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), direta ou indiretamente envolvidos com a fiscalização do peso, das dimensões e da lotação dos veículos.

Pensando no amplo leque de interessados, o Manual é estruturado em dois grandes grupos temáticos: conhecimentos básicos e conhecimentos específicos.

Os conhecimentos básicos compreendem os conceitos fundamentais necessários ao leitor, portanto, são direcionados ao público leigo, abrangendo os seguintes tópicos: competência da ANTT, equipamentos, postos de pesagem veicular – PPVs, fiscalização remota, atribuições das entidades envolvidas na fiscalização e anexos com as terminologias e combinações veiculares.

Os conhecimentos específicos constituem o cerne da fiscalização de peso exercida pela ANTT, cabendo a leitura cuidadosa por parte dos servidores da Agência, abrangendo o tópico intitulado “Fiscalização”.

2 CONHECIMENTOS BÁSICOS

2.1 INTRODUÇÃO

Um dos principais motivos para a degradação da malha rodoviária e aceleração do desgaste do pavimento é a carga excessiva em veículos. O controle de peso dos veículos é uma medida para prevenir a sobrecarga e, consequentemente, promover o aumento de vida útil dos pavimentos e evitar acidentes, sendo o monitoramento ininterrupto e coibição permanente do excesso de peso fundamentais para o desenvolvimento e sustentabilidade do modal rodoviário.

Este Manual tem como objetivo ser uma referência na fiscalização do excesso de peso realizada nos Postos de Pesagem Veicular (PPV), contendo a legislação, os conceitos e os procedimentos a serem observados pelos servidores da ANTT.

2.1.1 Do Peso e Capacidade

2.1.1.1 Os impactos do excesso de peso

O excesso de peso causa um amplo espectro de impactos sobre a segurança viária, sobre a sociedade e sobre o sistema econômico que perpassam uma série de fatores os quais estão listados a seguir:

1. Aspectos Técnico-Veiculares: envolvem danos às estruturas dos veículos e seus componentes, causando fadiga dos materiais utilizados na sua fabricação que, por óbvio, tendem a colapsar quando submetidos a repetidos esforços superiores à tensão máxima suportável por eles. Segundo a literatura especializada, a falha por fadiga é sempre causada por uma pequena trinca que se propagou até a fratura do componente/estrutura e podem ser originadas no processo de fabricação do componente.
2. Aspectos Fisiológicos: a fadiga de condutores de veículos é fonte de preocupação do legislador ordinário desde 2012 com a criação da lei 12.619/2012 e da lei 13.103/2015 e mais recentemente foi incluída pela ONU em sua Resolução A/RES/72/271 de abril de 2018 como um dos fatores de risco à segurança viária. O condutor de veículo com excesso de peso submete-se à dupla fonte de fadiga:

- a) pelo esforço físico na condução do veículo;
 - b) pelo esforço mental gerado pela necessidade de reforço na vigilância durante a condução desse veículo;
3. Aspectos Previdenciários e Econômicos: envolvem os custos pelo Estado no atendimento aos lesionados e mortos em decorrência de acidentes provocados por veículos com excesso de peso. A resolução CONTRAN nº 870/2021 dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e estabeleceu metas de redução dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada estado da federação e do Distrito Federal em consonância com os objetivos de desenvolvimento sustentável estabelecidos pela ONU em sua Resolução A/RES/72/271 de abril de 2018. O aumento de vítimas e de perdas de carga em consequência de acidentes de trânsito acarretam redução na produtividade na parcela economicamente ativa do país provocando um quadro de redução do produto interno bruto e empobrecimento das famílias.
4. Aspectos Ambientais: As intercorrências originadas por colisões e tombamentos como consequência do excesso de peso geram danos de ordem quase irreversível para o meio ambiente. Por esse motivo, o transporte de produtos perigosos obrigatoriamente deve obter Autorização Ambiental, documento emitido pelo IBAMA nos termos da Instrução Normativa IBAMA nº 05 de 9 de maio de 2012 e suas atualizações de modo a prevenir e precaver situações dessa natureza.



Figura 1 - Tombamento de caminhão com excesso de peso (Fonte: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/carreta-tomba-por-excesso-de-peso-em-campina-grande.ghtml> - consulta em 20/12/2021)



Figura 2 – Caminhão tombado por excesso de peso (Fonte: <https://www.agazeta.com.br/es/transito/carreta-carregada-com-pedra-de-granito-tomba-na-br-259-em-colatina-1021> - consulta em 20/12/2021)

2.2 COMPETÊNCIA DA ANTT

A ANTT é uma autarquia especial integrante da Administração Pública Federal indireta, e vinculada ao Ministério dos Transportes. O regime autárquico especial conferido à ANTT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

A Agência foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, deu nova redação ao art. 24 da Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre as atribuições gerais, dando competência para a ANTT exercer a fiscalização do excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, nas rodovias federais concedidas (já presente desde 2002), bem como a atribuição de fiscalizar a evasão de pedágio.

XVII – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas;

O art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por sua vez, dispõe sobre a competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições. A ANTT assumiu a competência, apenas do inciso VIII, nas rodovias federais.

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.

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) publicou a Portaria DENATRAN nº 52/2002, incluindo a ANTT na relação de órgãos autuadores de trânsito, constantes do anexo III da Portaria DENATRAN nº 1/1998. Nestas Portarias, a ANTT consta como órgão/entidade de trânsito com o código **000400**.

Estão dentro da jurisdição da ANTT, portanto, a aplicação das penalidades transcritas nos incisos IV, V, VI, VII e X do art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), quais sejam:

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

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

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

VII – com lotação excedente;

X – excedendo a capacidade máxima de tração;

Ademais, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou a Resolução CONTRAN nº 547/2015, através do qual estendeu a competência subsidiária para aplicação das seguintes penalidades:

Art. 8º Cabe às Autoridades de Trânsito ou seus agentes com a atribuição prevista no inciso VIII do art. 21 do CTB a aplicação subsidiária das seguintes penalidades correlatas:

I – Deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos (Art. 209 do CTB);

II – Conduzir o veículo de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas no Código (Art. 230 do CTB)

III – Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes (Art. 239 do CTB)

Em resumo, a ANTT também poderá fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas às seguintes infrações:

- i. evasão da pesagem;
- ii. ausência de inscrição de tara; e
- iii. retirada de veículo legalmente retido para regularização.

2.3 POSTO DE PESAGEM VEICULAR DA ANTT (PPV)

Os Postos de Pesagem Veicular (PPVs) da ANTT são instalações previstas em contrato de concessão rodoviária destinados à execução das fiscalizações de excesso de peso dos veículos por meio de balança rodoviária.

Uma balança rodoviária consiste em um sistema de sensores para registro do esforço exercido sobre as células de carga (Figura 1).



Figura 3 – Exemplo de Célula de Carga

A pesagem de veículos pode ser realizada de duas formas: dinâmica (veículo em movimento) ou estática (veículo parado em uma plataforma). Nos Postos da ANTT é sempre realizada de forma dinâmica.

Um PPV pode ser:

- a) **Fixo** (PPVF): assim denominado por possuir instalações permanentes numa determinada localidade dotada de postos administrativos e operacionais (Figura 2);
- b) **Móvel** (PPVM): assim denominado por permitir o deslocamento das placas de pesagem para diferentes localidades ao longo da concessão mediante a instalação das placas e do sistema completo de pesagem (Figura 3).

O PPV deve apresentar identidade visual de acordo com o Manual de Identidade Visual da ANTT, sinalização vertical e horizontal específica para orientação ao usuário, conforme modelos estabelecidos, painéis de mensagens variadas (PMV) e sistema automático de fiscalização de evasão..



Figura 4 - Desenho Esquemático de um PPV



Figura 5 – Desenho Esquemático de um PPV Móvel

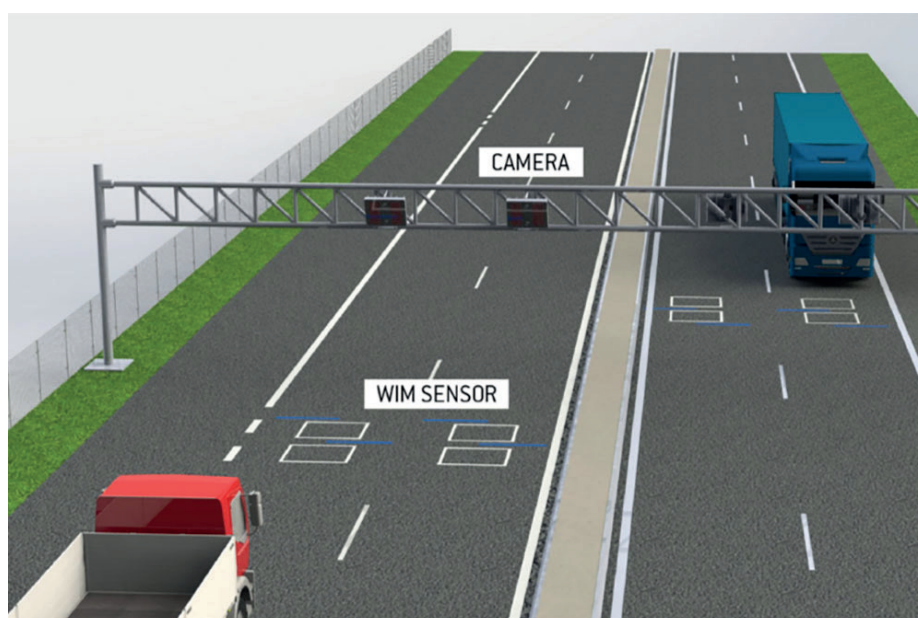


Figura 6 – Sistema de Pesagem HS-WIM

2.3.1 Equipamentos e Dispositivos Auxiliares do PPV

2.3.1.1 Hardware e Software

A automação do processo de pesagem ocorre por meio da interação entre equipamentos e sensores, possibilitando detectar a presença do veículo, a configuração, os dispositivos de identificação e o peso do mesmo., Um exemplo é a comunicação entre as células de carga e as caixas de junção.



Figura 7 – Caixa de junção

As caixas de junção recebem as informações geradas a partir da deformação captada pelas células de carga traduzindo essa informação na forma de dados numéricos e enviando-os ao indicador de pesagem.

O sistema de pesagem se completa pela implementação do software que gerencia o processo de automação dos demais elementos do posto devendo ser capaz de controlar os sinais luminosos de orientação, o sistema que indica a passagem de veículos sobre as placas de pesagem, o acionamento do sistema de foto-fuga e demais rotinas..

2.3.1.2 Sistema Automático Não Metrológico de Fiscalização (SAnMFT)

Os Sistemas Automáticos Não Metrológicos de Fiscalização, popularmente conhecidos como foto-fuga, têm por objetivo a detecção e registro de imagens dos veículos que desrespeitam as indicações destinadas à pesagem.

A função desses dispositivos é subsidiar a constatação da infração de trânsito prevista no art. 209 do CTB.

Art. 209 – Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, ou deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos:

Infração: grave;

Penalidade: multa.

A Resolução CONTRAN nº 902/2022 estabelece os requisitos mínimos para a fiscalização das infrações previstas no art. 209 do CTB. O sistema deve ter a conformidade do seu modelo avaliada pelo INMETRO ou entidade por ele acreditada nos termos da Resolução nº CONTRAN nº 920/2022, não se tratando de um equipamento metrológico.

A Resolução nº CONTRAN nº 920/2022 define que eles podem ser Fixos, Estáticos, Móveis e Portáteis. O SANMFT utilizado nos PPVs da ANTT é do tipo Fixo e é constituído pelo instrumento ou equipamento de controle não metrológico, o módulo detector veicular e o dispositivo registrador de imagem sendo a detecção da fuga realizada de modo totalmente automatizado, devendo registrar no mínimo: a placa do veículo, o dia e a hora da infração e conter o local da infração e a identificação numérica do sistema.

Durante a suspensão temporária das operações do PPV (Ex: lotação de pátio, remoção de veículo, funcionamento irregular), o SANMFT deve permanecer em operação normalmente, com a sinalização semafórica da balança seletiva encaminhando todos os veículos de volta à rodovia.

Impossibilitada a passagem dos veículos pela balança seletiva, o sistema deverá ser desligado, evitando o registro incorreto de infrações, comunicando a equipe local e registrando a ocorrência. .



Figura 8 – Câmera de Detecção de fuga pelo By-pass



Figura 9 - Câmera de detecção de fuga pela balança seletiva



Figura 10 - Câmera para detecção de fuga pela balança de precisão

A entrada dos PPVs deve estar sinalizada pelo sinal de regulamentação R-24b, que indica a passagem obrigatória, com a informação complementar “VEÍCULOS PESADOS”. Essa sinalização deve estar disposta de tal forma que sejam cumpridos os requisitos do art. 11 da Resolução CONTRAN nº 902/2022:

Art. 11. O sistema automático não metrológico de fiscalização dos veículos que deixarem de adentrar nas áreas destinadas à pesagem deverá registrar:

I - uma ou mais imagens panorâmicas que caracterizem a infração e o veículo, mostrando o sinal de regulamentação R-24b ou o dispositivo luminoso; e

II - uma imagem adicional para identificar a placa do veículo, se necessário.



Figura 11 – Sinal de Regulamentação R-24b

Três situações de fugas são analisadas em um posto tradicional:

- a. O veículo deixa de adentrar à balança seletiva, o que é conhecido como fuga pelo *by-pass* (Figura 5);
- b. O veículo efetua a pesagem na balança seletiva, mas desrespeita a sinalização indicada – semafórica – para se submeter à aferição de peso na balança de precisão (Figura 6); e
- c. O veículo se submete à aferição do peso no equipamento de precisão por uma ou mais vezes, mas evade-se após indicação da obrigatoriedade de entrada no pátio para autuação (Figura 7).

2.3.2 Sinalização

As placas de sinalização devem seguir o disposto na

[Resolução ANTT nº 5379/17F](#)

2.3.3 Balança Seletiva

A balança seletiva (Figura 11) tal qual a balança de precisão, é composta de placas de pesagem e laços magnéticos ou indutivos que detectam a passagem dos veículos

O objetivo da balança seletiva é realizar a pré-seleção dos veículos (com velocidade de 30 a 60 km/h) que serão fiscalizados na balança de precisão, permitindo reduzir o impacto no fluxo normal da via.



Figura 12 – Balança Seletiva

A balança seletiva não precisa ser verificada pelo INMETRO, pois este equipamento não pode ser utilizado para a lavratura de auto de infração de trânsito (AIT), no entanto, tais equipamentos são calibrados pelos fabricantes.

Os veículos que não apresentarem excesso de peso são direcionados novamente à faixa de rolamento da via, enquanto os veículos que apresentarem indícios de excesso de peso serão direcionados à balança de precisão.

Os equipamentos de pesagem na balança seletiva podem ser substituídos por sistemas de pesagem e movimento de alta velocidade HS-WIM (*High Speed Weigh-in Motion*) desde que certificados pelo INMETRO nos termos do § 7º do art. 11 da Resolução ANTT nº 5379/17.

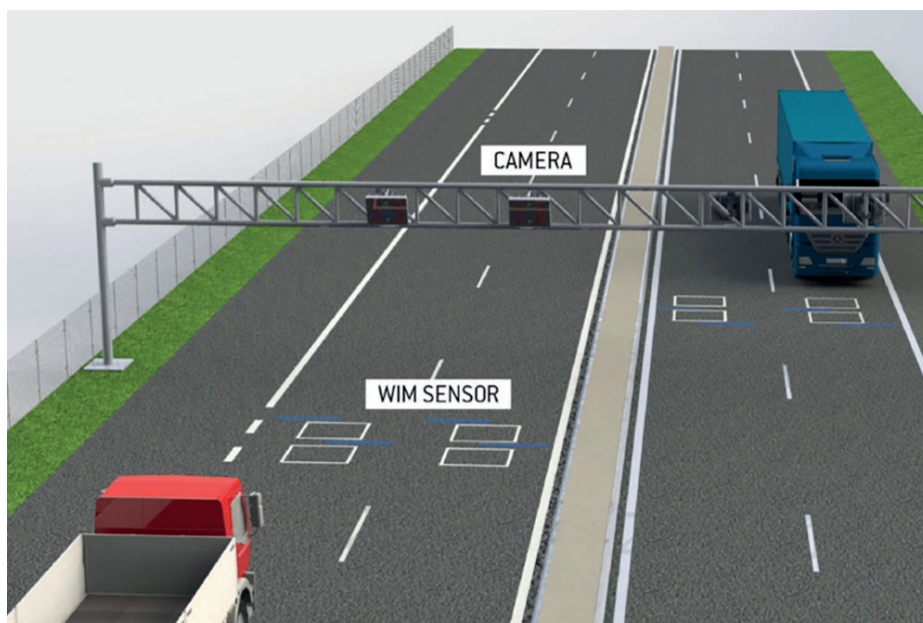


Figura 13 – Sistema de Pesagem WIM

2.3.4 Balança de Precisão

A balança de precisão (Figura 14) é o equipamento homologado pelo INMETRO e utilizado para verificar o peso dos veículos, subsidiando a lavratura do AIT. Após verificação pelo organismo metrológico, é emitido o Laudo de Exame Metrológico Geral, comprovando que o equipamento pode ser utilizado para fiscalização.

A velocidade de pesagem varia de 5 a 12 km/h, dependendo do equipamento e da condição da via.



Figura 14 – Balança de Precisão

2.3.5 Pátio de Estacionamento

É o local indicado para o estacionamento dos veículos em processo de fiscalização (Figura 14), sendo composto por baias, tendo capacidade de ocupação que pode variar de 8 a 20 veículos.



Figura 15 – Pátio de Estacionamento



Figura 16 – Posto Administrativo

2.3.6 Comunicação entre os operadores da concessionária, usuários e o agente de fiscalização

A comunicação entre o agente de fiscalização e os operadores das concessionárias será de forma direta ou por meio de aplicativo de comunicação.

2.3.7 Sistemas operacionais

Para a lavratura do AIT, estão disponíveis sistemas operacionais integrados e não integrados.

- Autos de Infração lavrados por sistema Integrado – após aferido excesso de peso por eixo e/ou PBT/PBTC, os dados são disponibilizados automaticamente ao agente de fiscalização, validando-os após conferências.
- Autos lavrados por meio de sistemas não integrados – os documentos necessários para o preenchimento do AIT são digitalizados e incluídos no sistema de comunicação para análise do agente de fiscalização.

O ticket de pesagem, em linhas gerais, contém as informações da Figura 17:

O diagrama mostra um ticket de pesagem com várias setas explicando os campos. As setas apontam para:

- FABRICANTE DO EQUIPAMENTO DE PESAGEM**: PAT Traffic
- DIA E DATA**: segunda-feira, 20 de dezembro de 2021
- LOCALIDADE DO POSTO DE PESAGEM**: GUARAREMA
- TIPO DO EQUIPAMENTO DE PESAGEM**: W5FBR009
- NÚMERO DA PESAGEM**: 82934
- PLACA DO CAMINHÃO OU CAVALO MECÂNICO DA CVC**: EET0551
- DATA E HORA DA PESAGEM**: 20/12/2021 10:04
- CLASSE DO VEÍCULO**: 3I3
- VELOCIDADE DURANTE A PESAGEM**: 5,00km/h
- PESO BRUTO TOTAL REGISTRADO PELO EQUIPAMENTO**: PBT 52990
- LIMITE DE PESO BRUTO TOTAL PORTARIA DENATRAN Nº 63/2009**: Limite legal 53000
- LIMITE DE PESO BRUTO TOTAL COM TOLERÂNCIA DE 5%**: Limite considerado 55650
- EXCESSO APRESENTADO**: Comprimento 0
- LIMITE DE CADA EIXO DO VEÍCULO COM TOLERÂNCIA DE 12,5%**: Grupos de eixos : 1340
- PESO DOS EIXOS E GRUPOS DE EIXOS**: Tabela de Grupos
- TOTAL DE EIXOS OU GRUPO DE EIXOS DO VEÍCULO**: Tabela de Grupos

Grupo	Dist.	Peso	Limite	Excesso
1	0	6650	6750	0
2	283	14950	19130	0
3	454	7570	11250	0
4	223	11230	11250	0
5	210	12590	11250	1340

Figura 17 – Ticket de Pesagem

2.4 DEMAIS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA ATIVIDADE DE FISCALIZAÇÃO

2.4.1 Concessionárias

As Concessionárias são responsáveis por toda operação de suporte e pelo fornecimento da infraestrutura necessária para manutenção da atividade fiscalizatória, e registros das ocorrências, na forma estabelecida pela ANTT, com detalhamento de todas as atividades do PPV, disponibilizando-a à Agência a qualquer tempo.

2.4.2 Polícia Rodoviária Federal (PRF)

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) detém as competências expressas pelo art. 20 do CTB, dentre elas, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições.

Os agentes da PRF, assim como agentes de outros órgãos policiais, também são responsáveis pelo apoio aos agentes da ANTT no controle de distúrbios nos PPV e no atendimento de ocorrências que afrontem a autoridade do agente da ANTT e, ainda, a segurança do mesmo e dos demais colaboradores e usuários.

Os veículos escoltados à balança por agentes da PRF que apresentem excesso de peso e tenham o Auto de Infração lavrado pelo agente da ANTT deverão cumprir todos os procedimentos estabelecidos, com base na legislação de trânsito e nas normas e manuais da ANTT.

Caso o policial responsável pela condução do veículo ao Posto de Pesagem lavre o Auto de Infração, este também será responsável pela aplicação da medida administrativa. O agente da ANTT registrará a ocorrência, anotando-se a placa do veículo, dados da pesagem (número da pesagem, data e hora), o excesso verificado e a identificação do policial (nome e matrícula).

2.4.3 Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro)

Todo instrumento ou sistema de medição regulamentado pelo Inmetro deve ser submetido à avaliação e aprovação de modelo para que se possa assegurar que o instrumento avaliado é capaz de atender aos requisitos técnicos metrológicos estabelecidos. Atendidos esses requisitos, terá seu modelo aprovado. A Portaria Inmetro nº 19/2022 aprova o Regulamento Técnico Metrológico (RTM) sobre instrumentos de pesagem automáticos de veículos rodoviários em movimento e seu anexo.

3 CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

3.1 FISCALIZAÇÃO

As operações de fiscalização de veículos pesados são de caráter coercitivo, ou seja, impõem-se sobre a vontade individual do usuário em benefício da segurança viária da coletividade.

Tais operações podem ser realizadas de modo presencial ou remota e, independentemente disso, serão executadas somente com a supervisão do agente de fiscalização da ANTT, conforme o art. 46, caput, da Resolução ANTT nº 5.379/2017.

Art. 46. As operações de pesagem deverão ter, preferencialmente, caráter coercitivo e serão executadas somente com a supervisão do agente de fiscalização da ANTT, remota ou presencialmente.

Também são incumbências legais do agente da ANTT as decisões quanto às liberações ou retenções de veículos bem como a aplicação de medidas administrativas e lavraturas dos autos de infração, conforme mandamentos dos §§ 1º e 2º do art. 46 da Resolução ANTT nº 5.379/2017:

*Art. 46 (...) §1º **Cabe ao agente de fiscalização da ANTT, de forma remota ou presencial, a supervisão das operações de pesagem, o monitoramento das atividades inerentes às fiscalizações em postos de pesagem, a decisão quanto à retenção e/ou à liberação de veículos, a decisão quanto à aplicação de medidas administrativas e a validação dos autos de infração de competências da ANTT por meio do SIFAMA.***

*§3º Constatadas irregularidades por meio dos sistemas automatizados e/ou por meio de verificação documental, **a responsabilidade pela validação e lavratura do auto de infração é exclusiva do agente da ANTT, de forma remota ou presencial, inclusive em relação às informações transcritas no auto de infração.***

3.1.1 Fiscalização Presencial

Caberá ao agente da ANTT a supervisão de todas as operações de pesagem, não sendo possível o andamento dos serviços sem que isso ocorra nos termos do art. 46, caput, da Resolução ANTT nº 5379/2017.

§6º As paralisações operacionais decorrentes de intervenções prolongadas ou manutenções programadas que acarretem a suspensão das pesagens e dos procedimentos de fiscalização por período superior a 24 (vinte e quatro) horas poderão ser realizadas somente com anuência da ANTT, por meio de autorização prévia de seus agentes de fiscalização, remota ou presencialmente, por determinação da coordenação regional da ANTT, ou ainda pela Superintendência de Fiscalização.

§7º Configurando-se o disposto nos §§5º e 6º deste artigo, a liberação de veículos retidos para regularização e/ou aplicação de medidas administrativas poderá ser efetuada mediante autorização do agente de fiscalização da ANTT, remota ou presencialmente, ou por determinação da coordenação regional da ANTT, ou ainda pela Superintendência de Fiscalização, observando-se o prazo previsto para retorno das operações.

O agente de fiscalização deve atender ao usuário ao tempo em que ele solicitar contato, assim como aos operadores das concessionárias a fim de sanar dúvidas referentes à operação.

Nos termos do art. 116, V, a, da lei nº 8112/1990:

Art. 116. São deveres do servidor:

V - atender com presteza:

a) ao público em geral, prestando as informações requeridas, ressalvadas as protegidas por sigilo;

Com a Resolução CONTRAN nº 902/2022 e a Resolução ANTT nº 5.379/2017, foram estabelecidas diretrizes técnicas e parâmetros específicos sobre as operações remotas em

PPV a qual se traduz pela realização da fiscalização em local distinto daquele destinado à pesagem do veículo e demais fiscalizações correlatas da ANTT.

O contato entre colaboradores da concessionária e usuários da rodovia é feito por ligação de vídeo ou áudio.

A operação de fiscalização ocorre por meio de um conjunto de sistemas e subsistemas que viabilizam o controle do excesso de peso e permitem a realização de operações de pesagem .

A Resolução CONTRAN nº 902/2022 se mostra muito mais simples que a Resolução ANTT nº 5.379/2017, possibilitando a execução da operação remota com poucos recursos, onde o agente obterá os dados necessários à lavratura do auto de infração.

As condições legais para se iniciar a operação remota estão previstas na Resolução CONTRAN nº 902/2022, não sendo necessária a implantação de todos os recursos trazidos pela Resolução ANTT nº 5.379/2017.

A Resolução ANTT nº 5.379/2017 é complementar à Resolução CONTRAN nº 902/2022, havendo maior detalhamento e inclusão de itens, servindo como referência às concessionárias de rodovias e uma , aos contratos assinados posteriormente à sua publicação, contudo, destaca-se que o atendimento da Resolução CONTRAN nº 902/2022 já é suficiente para iniciar a operação remota.

Nos próximos parágrafos serão detalhados alguns dos itens listados na Resolução ANTT nº 5.379/2017, o que possibilitará melhor entendimento da dinâmica aplicada ao processo de pesagem remota.

O sistema de pesagem será estruturado conforme descrito no item 2.3 atentando para os §§ 4º e 5º do art. 10 segundo os quais os laudos de verificação da balança de precisão deverão ser encaminhados à ANTT não sendo necessário o aguardo dos laudos definitivos para que se possa continuar a fiscalização de excesso de peso, sendo suficientes os laudos de verificação provisórios.

O Sistema de Identificação Veicular compreende o uso de câmeras capazes de identificar a placa dos veículos



Figura 18 – Câmeras OCR

3.1.1.1 Pesos e Capacidades Indicados e Autorizados

Durante a fiscalização de veículos pesados, deve-se observar os limites de pesos e capacidades para constatar se determinado veículo encontra-se ou não com sobrepeso.

O art. 3º, V, da Resolução CONTRAN nº 882/2021 define Peso Bruto Total – PBT como o peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação. O inciso VI do mesmo artigo estabelece que Peso Bruto Total Combinado – PBTC é o peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais o seu semirreboque, ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

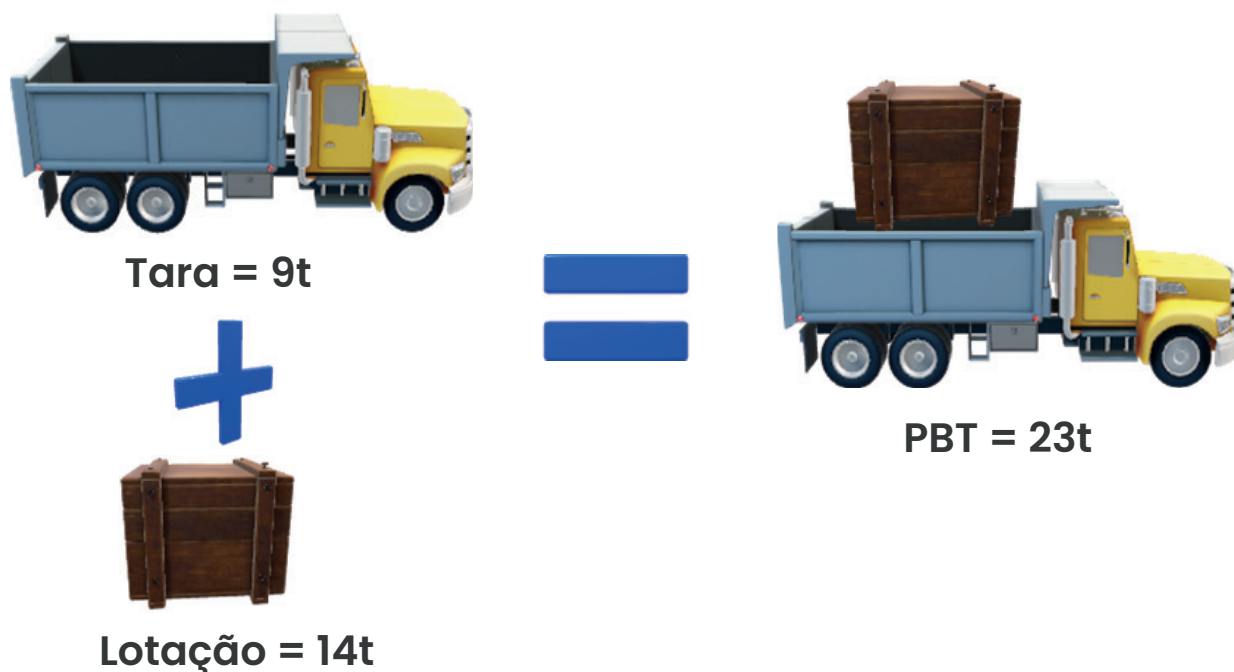


Figura 19 – Peso Bruto Total Combinado

O art. 6º da Resolução CONTRAN nº 882/2021 estabeleceu os limites máximos de pesos bruto e peso bruto total combinado transmitido nas superfícies públicas conforme a **Quadro 1**:

Quadro 1 – Limite Máximo de PBT e PBTC

Item	Configuração	L comprimen- to total (m)	PBT ou PBTC (t)
a	Veículo não articulado	-	29
b	Veículos com reboque ou semirreboque, exceto caminhões	-	39,5
c	Combinações de Veículos Articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque	$L < 16$	45
d	Combinações de Veículos Articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com eixos em tandem triplo	$L > 16$	54,5

e	Combinações de Veículos Articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com eixos distanciados	$L \geq 16$	54,5
f	Combinações de Veículos Articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com quatro eixos, sendo um conjunto de eixos traseiros em tandem triplo e um eixo dele distanciado	$L \geq 17,50$	58,5
G	Combinações de Veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque	$L < 17,50$	45
H	Combinações de Veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque	$L \geq 17,50$	57
I	Combinações de Veículos Articulados com mais de duas unidades	$L < 17,50$	45
J	Combinações de Veículos com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora com no máximo 7 eixos	$17,50 \leq L \leq 19,80$	Até 57

O item “j” da **Quadro 2** impõe uma série de exigências dispostas no art. 6º, I, j da Resolução CONTRAN nº 882/2021 tais como sistema de freios conjugados entre os componentes da CVC e a unidade tratora, acoplamento automático dos veículos rebocados, dentre outros.

Os limites de peso transmitido por eixo de veículo estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 882/2021 são:

Quadro 2 – Limites Máximos de Peso por Eixo

Item	Tipo de Configuração	D Distância entre eixos (m)	Limite Res. nº 882/21 Peso máximo (t)	Limite com 12,5% da Lei n. 14.229/21 (t)
A	Eixo isolado de 2 pneumáticos	-	6	6,75
B	Eixo isolado de 4 pneumáticos	-	10	11,25
C	Conjunto de 2 eixos direcionais com 2 pneumáticos cada	$D \geq 1,20$	12	13,5
D	Conjunto de 2 eixos em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	17	19,125
E	Conjunto de 2 eixos não em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	15	16,31
F	Conjunto de 3 eixos em tandem	$1,20 < D \leq 2,40$	25,5	28,688
G	Conjunto de 2 eixos, sendo um dotado de 4 pneumáticos e outro de 2 pneumáticos interligados por suspensão especial	$D \leq 1,20$	9	10,125
H	Conjunto de 2 eixos, sendo um dotado de 4 pneumáticos e outro de 2 pneumáticos interligados por suspensão especial	$1,20 < D \leq 2,40$	13,5	15,188

Quadro 3 – Limites Máximos de Peso por Eixo em Ônibus

Item	Tipo de configuração	Distância entre eixos	Limite Res. nº 882/21 Peso máximo (t)	Limite com 12,5% Lei n. 14.229/21 (t)
A	Eixo simples com 2 pneumáticos	-	7	7,875
B	Eixo simples com 4 pneumáticos	-	11	12,375
C	Conjunto de 2 eixos direcionais com 2 pneumáticos cada	$D \geq 1,20$	13	14,625
D	Eixo duplo com 8 pneumáticos	-	18	20,250
E	Eixo duplo com 6 pneumáticos	-	14,5	16,31

O art. 12 da Resolução CONTRAN nº 882/2021 estabeleceu que os veículos de transporte coletivo com peso por eixo superior ao fixado no Quadro 4 e licenciados antes de 13 de novembro de 1996 poderão circular até o término de sua vida útil desde que respeitado o art. 100 do CTB e observadas as condições do pavimento e das Obras de Arte Especiais (OAE).

A distância D, disposta na 3ª coluna dos Quadro 3 e Quadro 4, corresponde à distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas dos referidos eixos. Vale destacar que quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham o centro das rodas for superior a 2,40 metros, cada eixo será considerado como se fosse distanciado, isso implica necessariamente que cada eixo a partir daquela distância transmite ao pavimento o peso de 10t caso possua quatro pneumáticos.

A resolução CONTRAN nº 882/2021 definiu os conceitos de limite legal e limite técnico dos veículos nos incisos VII e VIII do art. 3º:

VII – limite legal: pesos e capacidades máximas estabelecidos nesta Resolução, observado limite estabelecido pela sinalização da via;

VIII – limite técnico: pesos e capacidades máximas informados pelo fabricante, importador, transformador ou implementador;

Define também nos incisos XI e XII os conceitos de limite autorizado e limite regulamentar:

XI – limite regulamentar: menor valor entre o limite legal e o limite técnico e, para veículos portadores de AET ou AE, o menor valor entre o limite autorizado e o limite técnico;

XII – limite autorizado: pesos e capacidades máximas e dimensões estabelecidas na AET ou AE, expedida pela autoridade com circunscrição sobre a via;

O conceito de limite legal estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 882/2021 corrobora o prescrito no art. 99 do CTB o qual estabelece que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

Por sua vez, a definição de limite técnico atende a demanda do art. 100 do CTB para o qual nenhum veículo ou combinação de veículo de carga poderá transitar com lotação de passageiros, peso bruto total ou peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante nem ultrapassar a capacidade máxima de unidade de tração motora.

Os limites legais possuem um caráter mais generalizado, relacionado com a configuração do veículo, e, por isso, assumem um conceito de limites máximos permitidos. Já o limite técnico, por ser determinado pelo fabricante, é específico para cada modelo de veículo, considerando toda a sua estrutura, como o chassi, o sistema de frenagem e demais itens do veículo.

Caso haja divergências entre os valores do limite legal e do limite técnico, deverá ser considerado, para fins de apuração de infração, o menor valor entre eles, ou seja, o limite regulamentar.

O limite técnico dos veículos deve ser prioritariamente consultado junto ao fabricante, que disponibiliza em suas páginas a ficha técnica do veículo ou insere por meio de plaquetas os valores, conforme preceitua a Resolução CONTRAN nº 882/2021.

Os veículos em circulação, registrados até 31 de dezembro de 2008, que não possuíam a inscrição dos dados de tara e lotação nos locais e especificações de materiais normatizados nesta Resolução, fica autorizada a inscrição dos dados por pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto.

Além desse documento, o site do Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo (DER-SP) oferece uma fonte de consulta bastante precisa sobre limites de PBT, PBTC e CMT através do endereço eletrônico:

<http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Documentos/PesoOficial.aspx>

Sobre as diferenças entre os limites técnicos e legais dos veículos podemos citar 2 veículos como exemplos:

- 1) O veículo Mercedes-Benz L1620 (Figura 23), um dos mais comuns e com limite desatualizado no Quadro de Fabricantes de Veículos – QFV, do DNIT. Os limites técnicos segundo o fabricante (vide plaquetas nos veículos) são de 5t no eixo direcional e 18t no eixo traseiro, 23t no total, para qualquer ano de fabricação. O limite legal para o caminhão de 3 eixos (I-3) é de 6t no eixo direcional e 17t no eixo traseiro, 23t. O limite do eixo direcional é o menor entre o legal e o técnico: 5t. O limite no eixo traseiro é o menor entre o legal e o técnico, 17t. O PBT também é menor, pois o eixo direcional suporta 1t a menos que o limite legal, portanto é 22t. O mesmo raciocínio se aplica a todos os veículos.



Figura 20 – Mercedes-Benz Modelo L1620

Fonte: <http://www.rochalocam.com.br/frota-de-maquinas/pdf/caminhao-L1620.pdf> (consulta em 11/11/2021)

- 2) Outro caso emblemático diz respeito ao cavalo trator LS 1634 trucado (Figura 24) também da Mercedes-Benz, onde o limite de PBT para veículos produzidos até 31/12/2005 é de 22t e de Capacidade Máxima de Tração (CMT) é de 45t, prevalecendo o limite do fabricante nesse caso, e para veículos fabricados a partir de 01/01/2006 é de 23t e de 50t de CMT. No caso do cavalo-trator LS 1634 “toco” (com somente um eixo na tração) a CMT também é de 45t para veículos fabricados até 31/12/2005 e de 50t para veículos fabricados a partir de 01/01/2006.



Figura 21 – Cavalo Mecânico Mercedes-Benz Modelo LS 1634

Fonte: <https://www.caminhoes-e-carretas.com/2010/04/mercedes-benz-ls-1634.html> (consulta em 11/11/21)

Além desses casos, a maioria dos veículos Mercedes-Benz do modelo L (L1318, L1317, etc.) das classes C2 ou C3 (conforme nomenclatura da Portaria nº 268/22 do Senatran) apresentarão as mesmas distinções quanto aos limites técnico e legal. Portanto, exigem que seja consultada a ficha técnica geralmente disponível no sítio eletrônico do fabricante na internet ou o QFV ou ainda a plaqueta do veículo para que sejam impostos os limites diferenciados de eixos e PBT ou PBTC.

A Portaria nº 268/2022 do Senatran e seus anexos, apresentam todos os veículos e combinações de veículos homologados, com seus respectivos limites de comprimento, PBT, PBTC e peso máximo distribuído por eixo ou conjunto de eixos. Esta relação encontra-se no ANEXO 2 deste Manual.

A Resolução CONTRAN nº 916/2022 estabelece que todos os veículos fabricados, montados e encarroçados, nacionais ou importados, devem possuir código de marca/modelo/versão específico, que é concedido desde que o interessado atenda aos procedimentos estabelecidos pela Portaria DENATRAN nº 190/2009. Entre os procedimentos está a apresentação, pelo interessado, de formulário contendo as informações técnicas do veículo (Anexo IV da Portaria), dentre elas, o PBT, o PBTC, a CMT e o Peso admissível por eixo, este último para veículos de carga, reboque e semirreboque.

Até que haja uma compilação destes limites em sistema próprio, deve-se verificar essas informações na seguinte ordem (previstas nas fichas do MBFT – Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito):

- 1) Plaqueta indicativa do veículo;
- 2) Ficha técnica do veículo, fornecida pelo fabricante;
- 3) QFV – Quadro de Fabricantes de Veículos, emitido pelo DNIT.

O código a ser utilizado é o estabelecido pela SENATRAN, conforme instituído pela Portaria nº 268/2022, sendo:

Quadro 4 – Código de Identificação de Classes de Veículos – Senatran

C	Caminhão
CR	Caminhão + Reboque
CTS	Caminhão Trator + Semirreboque
CTSR	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque
CTSR+	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque que necessita de AET
CTSS+	Caminhão Trator + 2 Semirreboques que necessita de AET
CTSSS+	Caminhão Trator + 3 Semirreboques que necessita de AET
CTSRr+	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque com rala que necessita de AET
CR+	Caminhão + Reboque que necessita de AET
CRR+	Caminhão + 2 Reboques que necessita de AET
OU	Ônibus Urbano
OUA	Ônibus Urbano Articulado
OUR	Ônibus Urbano com Reboque
OUA+	Ônibus Urbano Articulado que necessita de AET
OUB+	Ônibus Urbano Bi-Articulado que necessita de AET
ORC	Ônibus Rodoviário Convencional
ORR	Ônibus Rodoviário com Reboque

3.1.1.2 Determinação do Peso pelo Documento Utilizado para o Transporte

Nos termos do § 3º do art. 49 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, a fiscalização dos limites de peso dos veículos por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de carga ou outros documentos que contenham o peso declarado poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado exceto em casos específicos que serão vistos mais adiante.

Apenas os limites de PBT, PBTC e CMT do veículo devem ser observados durante a fiscalização de peso com utilização de documento fiscal, não sendo cabível a fiscalização do peso bruto distribuído por eixos ou conjunto de eixos.

Neste tipo de fiscalização, o PBT ou PBTC de um veículo ou combinação de veículos correspondem à soma dos pesos declarados das mercadorias transportadas pelo veículo (Figura 26) acrescidos da tara (Figura 27) ou a soma das taras de cada veículo para o caso de CVC.

A resolução CONTRAN nº 882/2021 define tara no art. 3º, XV, como o peso próprio do veículo, acrescido do peso da carroceria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas. Os detalhes técnicos sobre inscrição da tara do veículo serão feitos no item a seguir.

a lavratura do auto se dá pela conferência do peso declarado no documento fiscal e pela informação da tara do veículo e/ou dos componentes da CVC.

		DACTE Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico					MODAL Rodoviário	
		MODELO 57	SÉRIE 0	NÚMERO 10401	FL 1/1	DATA E HORA DE EMISSÃO 30/06/2017 14:57:09	INSC. SUFRAMA DO DESTINATÁRIO	
								
TIPO DO CTE Normal	TIPO DO SERVIÇO Normal		CHAVE DE ACESSO 35.1706.04.028.206/0010-00-57-000-000.010.401-121.010.400-2					
TOMADOR DO SERVIÇO Outros	FORMA DE PAGAMENTO Pago		Consulta de autenticidade no portal nacional do CT-e, no site da Sefaz Autorizadora, ou em http://www.cte.fazenda.gov.br					
CFOP - NATUREZA DA PRESTAÇÃO 6357 - Prest Serv Transp a Nao Contr			PROTOCOLO DE AUTORIZAÇÃO DE USO 135170990100696 - 30/06/2017 14:57:24					
INÍCIO DA PRESTAÇÃO CUBATAO - SP			TÉRMINO DA PRESTAÇÃO RIO DE JANEIRO - RJ					
REMETENTE ENDEREÇO MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS			DESTINATÁRIO ENDEREÇO MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS					
EXPEDIDOR ENDEREÇO MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS			RECEBEDOR ENDEREÇO MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS INSCRIÇÃO ESTADUAL CEP PONE					
TOMADOR DO SERVIÇO ENDEREÇO CNPJ/CPF								
PRODUTO PREDOMINANTE Alimentício(s)				OUTRAS CARACTERÍSTICAS DA CARGA SACO		VALOR TOTAL DA MERCADORIA 1.867,44		
TP MED / UN. MED PESO DECLARADO 51.000 KG	TP MED / UN. MED PESO BASE DE CÁLCULO 51.000 KG	TP MED / UN. MED 3.000 UN	CUBAGEM(M3)	QTDE(VOL)	NOME DA SEGURADORA RESPONSÁVEL Emitente	ACE SEGURADORAS S.A.	NÚMERO DA AVERBAÇÃO	

Figura 22 – Peso Declarado no DACTE

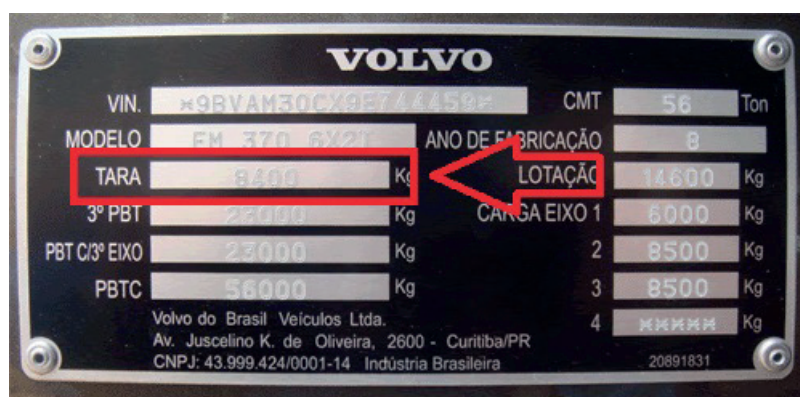


Figura 23 - Plaqueta indicativa de tara do veículo

3.1.1.3 Tara do veículo ou da CVC

Um componente fundamental da fiscalização de excesso de peso por documento fiscal é a plaqueta ou etiqueta indicativa da tara do veículo.

O CTB estabelece, em seu art. 117, que os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara (Figura 28) do PBT, do PBTC ou CMT e de sua lotação, sendo infração de trânsito prevista no art. 230, XXI conduzir o veículo de carga com falta de inscrição.

A responsabilidade pela inscrição e conteúdo dos pesos e capacidades será feita nos termos do art. 46 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, conforme o quadro a seguir:

Quadro 5 - Responsabilidade pela inscrição da tara

Situação do Veículo	Responsável
Veículo novo acabado ou inacabado	Fabricante ou importador
Em caráter complementar ou informado pelo fabricante ou importador do veículo	Fabricante da carroçaria ou de outros implementos
Veículo novo ou já licenciado que tiver sua estrutura ou número de eixos alterados, ou outras modificações previstas pelas Resoluções CONTRAN nº 291/2008 e nº 292/2008, ou suas sucedâneas;	Responsável pelas modificações
Para os veículos em circulação registrados até 31 de dezembro de 2008.	Proprietário do veículo

O art. 47 da Resolução CONTRAN nº 882/2021 estabelece que os veículos em circulação registrados até 31 de dezembro de 2008 e que não possuam a inscrição de tara e lotação estarão autorizados a fazer essa inscrição por pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto, e altura mínima dos caracteres de 30 mm, em local visível na parte externa do veículo.



Figura 24 – Pintura Indicativa de Tara

As definições de veículo inacabado, veículo acabado e veículos novo encontram-se no art. 3º, XIX, XX e XXI da Resolução CONTRAN nº 882/2021 da seguinte forma:

- i. **VEÍCULO INACABADO** – todo chassi plataforma, chassis de caminhões e camionetes, utilitário com cabine completa, incompleta ou sem cabine.
- ii. **VEÍCULO ACABADO** – veículo que sai de fábrica pronto para registro, sem precisar de complementação.
- iii. **VEÍCULO NOVO** – veículo de tração, de carga e transporte coletivo de passageiros, reboque e semirreboque, antes do seu registro e licenciamento.

A aplicação, ou seja, as informações que devem constar na inscrição da tara, item 2 do Anexo VI da Resolução CONTRAN nº 882/2021 se distingue em dois grupos: veículos com PBT igual ou inferior a 3,500 kg e PBT superior a 3.500 kg.

Quadro 6 – Inscrições de Dados Mínimos dos Veículos

Tipo de Veículo	Inscrições Mínimas para Veículos de Tração, de Carga e Transporte Coletivo de Passageiros	
	PBT ≤ 3.500 kg	PBT > 3.500 kg
Veículo automotor novo acabado	Tara, lotação, PBT e PBTC e CMT	Tara, lotação, PBT, PBTC e CMT
Veículo automotor novo inacabado	PBT, Peso por Eixo e CMT	PBT, Peso por Eixo e CMT
Veículo automotor novo que recebeu carroçaria ou implemento	Tara e lotação, em complemento às informações do fabricante ou importador	Tara e lotação, em complemento às informações do fabricante ou importador
Veículo automotor novo que teve alterado o número de eixos ou sua capacidade	Tara, lotação, peso por eixo e PBT, em complemento às informações do fabricante ou importador	Tara, lotação, peso por eixo e PBT, em complemento às informações do fabricante ou importador
Veículo automotor já licenciado que teve alterado sua estrutura, número de eixos ou sua capacidade	Tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador	Tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador
Reboque e semirreboque, novo ou alterado	Tara, lotação, peso por eixo e PBT	Tara, lotação, peso por eixo e PBT

As informações complementares citadas nas colunas 2 e 3 do Quadro 7 devem atender aos requisitos do item 3 do Anexo VI da Resolução CONTRAN nº 882/2021 e ser apresentadas em campo distinto das informações originais do fabricante ou importador do veículo.

Os locais das plaquetas indicativas também são previamente estabelecidos pelo Anexo VI da Resolução CONTRAN nº 882/2021, sendo que nos veículos automotores de tração e de carga devem ser afixadas:

- i. Na coluna de qualquer porta, junto às dobradiças ou no lado da fechadura;
- ii. Na borda de qualquer porta;
- iii. Na parte inferior do assento, voltada para a porta;
- iv. Na superfície interna de qualquer porta;
- v. No painel de instrumentos;

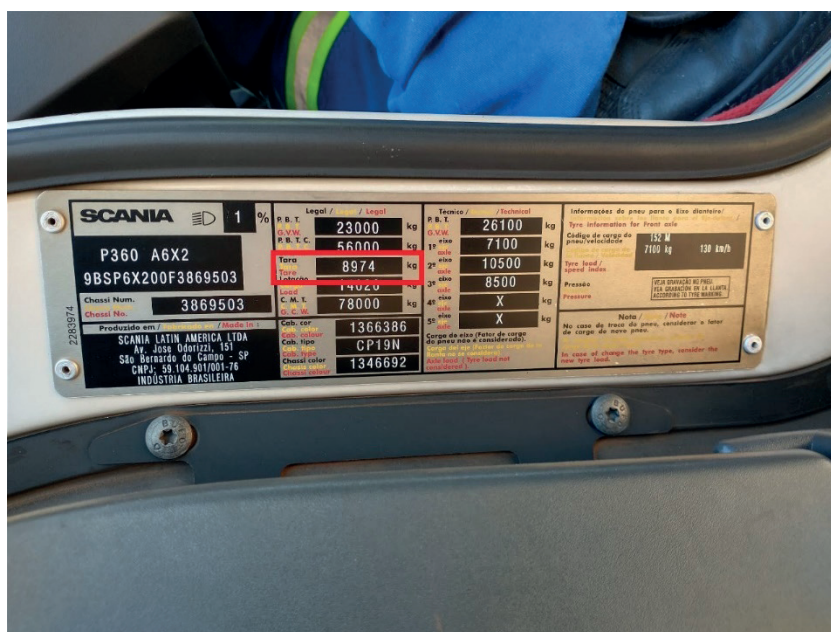


Figura 25 – Plaqueta Indicativa de Tara na borda da porta

Nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a indicação deverá ser afixada na parte frontal interna acima do para-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 e tração.

Nos reboques e semirreboques, a indicação deverá ser afixada na parte externa da carroçaria, na lateral dianteira. Nos implementos montados sobre chassi de veículo de carga, a indicação deverá ser afixada na sua parte externa, em sua lateral dianteira.

3.1.1.4 Determinação do Peso por Equipamento

O art. 49 da resolução CONTRAN nº 882/2021 prevê que a fiscalização de veículos pesados pode ser feita por equipamento de pesagem.

a Resolução CONTRAN nº 882/2021 prevê que o modelo de equipamento para pesagem deve ser aprovado pelo INMETRO, devendo prevalecer a pesagem por meio de equipamentos em relação à fiscalização do peso lançado em documento fiscal ou de transporte.

Admite-se para fins de tolerância na pesagem por equipamento 5% sobre os limites de PBT ou PBTC e 12,5% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos. Os veículos com PBT ou PBTC regulamentar igual ou inferior a 50t serão fiscalizados somente quanto ao PBT ou PBTC aplicada a tolerância de 5% sobre eles. Contudo, se ultrapassar esses limites, esse mesmo veículo também será fiscalizado quanto ao excesso de peso por eixo.

A tolerância concedida por ocasião da pesagem por equipamento não deve ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação do CONTRAN, ou seja, não se deve, por exemplo, considerar que pelo fato do limite de um veículo ser de 53t pode-se colocar carga até o limite de 55,65t devido aos 5% de tolerância no PBT. Quaisquer acréscimos além do limite técnico ou legal correrão por conta dos envolvidos na operação de transporte e estarão sujeitos à aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas na resolução CONTRAN nº 882/2021.

Existem casos em que veículos de mesma classificação apresentam limites de PBT/PBTC distintos, considerando o limite técnico, o limite regulamentar e a dimensão. Não sendo possível a obtenção automatizada do limite a ser considerado, o veículo será direcionado ao pátio de estacionamento para análise detalhada.

3.1.1.5 Excesso em PBT ou PBTC

Na fiscalização por equipamento, ocorrendo o excesso de PBT/PBTC é apurado automaticamente pelo sistema, devendo o agente certificar-se de que o limite de PBT/PBTC atribuído está correto, sempre observando que deve ser lançado o limite regulamentar.

O art. 50 da Resolução CONTRAN nº 882/2021 estabeleceu tolerância de 5% sobre os limites de PBT ou PBTC nas fiscalizações de excesso de peso por equipamento, efetuan-

do-se o transbordo do que excedê-la, além da aplicação da medida administrativa e autuação.

3.1.1.6 Excesso na CMT

O excesso na Capacidade Máxima de Tração – CMT deve ser verificado a partir dos valores de PBT/PBTC apresentados na pesagem de cada veículo e, na impossibilidade de verificação do peso a partir de equipamento, no PBT/PBTC calculado a partir dos documentos fiscais ou de transporte apresentados (soma do peso da carga declarado com a tara dos veículos).

Em que pese a ausência de menção específica na Resolução CONTRAN nº 882/2021, não deverá haver concessão de tolerância na fiscalização de excesso de CMT. Tal entendimento, de não haver aplicação de tolerância aos limites de CMT dos veículos, está presente nas fichas atuais do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT para os enquadramentos relativos ao excesso de CMT.

Para se assegurar do valor correto do limite de CMT de cada veículo, deve-se verificar essas informações na seguinte ordem (previstas nas fichas do MBFT):

- 1) Plaqueta indicativa do veículo;
- 2) Ficha técnica do veículo, fornecida pelo fabricante;
- 3) QFV – Quadro de Fabricantes de Veículos, emitido pelo DNIT.

O limite de CMT conforme o art. 5º, § 5º, da Resolução CONTRAN nº 882/2021 é definido como o peso máximo que a unidade de tração é capaz de tracionar indicado pelo fabricante, que se baseia nas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem o sistema de transmissão.

O autuado por excesso na CMT é sempre o proprietário do veículo e aplica-se a medida administrativa de retenção do veículo e transbordo da carga excedente nos termos do art. 231, X, do CTB, não havendo possibilidade do veículo prosseguir viagem sem a execução dessa medida,

3.1.1.7 Cálculo do Valor da Multa por Excesso de Peso

O CTB, com as alterações promovidas pela lei nº 13.281/2015, estabeleceu uma faixa de progressão na aplicação da penalidade prevista pelo art. 231, V, a qual é considerada como infração de natureza média e, de acordo com o art. 258, III do CTB é punida com multa.

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

(...)

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos);

Por se tratar de multa que é agravada, nos termos do § 2º do art. 258 do CTB, os valores são aqueles previstos nas alíneas do art. 231, V, conforme a quantitativo de excesso apresentado pelo veículo acrescido a cada 200kg ou fração os quais constam no Quadro 8 .

Quanto ao excesso na CMT, previsto pelo art. 231, X, o CTB delegou a regulamentação da imposição de penalidade ao CONTRAN, que no art. 58 da Resolução CONTRAN nº 882/2021 estabeleceu a progressão na penalidade e esclarece a metodologia para o cálculo do valor dessas infrações.

Quadro 7 - Cálculo do Valor da Multa

TABELA PARA EXCESSOS NO CMT			
EXCESSOS	INFRAÇÃO	INFRATOR	VALOR(R\$)
Até 600 Kg	Média	Proprietário	R\$130,16
De 601 Kg a 1000 Kg	Grave	Proprietário	R\$195,23
Acima de 1000 Kg	Gravíssima aplicado a cada 500 Kg de excesso	Proprietário	R\$ 293,47 aplicado a cada 500 Kg de excesso

TABELA PARA EXCESSOS NO PBT/PBTC e EIXOS			
EXCESSOS	INFRAÇÃO/INFRATOR	MULTA (R\$)	ACRESCIMO A FRAÇÃO DE 200 kg (R\$)
Até 600kg	Infração Média Embarcador/Transportador	130,16	5,32
De 601kg a 800kg		130,16	10,64
De 801kg a 1000kg		130,16	21,28
De 1001kg a 3000kg		130,16	31,92
De 3001kg a 5000kg		130,16	42,56
Acima de 5001kg		130,16	53,2

45 - PBT / PBTC AFERIDO (KG) 49.670	47 - EIXO / GRUPO	48 - PESO AFERIDO (KG)	49 - LIMITE MÁX. PESO POR EIXO (KG) Tolerância de 10,0% já inclusa	50 - EXCESSO POR EIXO (KG)
	01	5.960	6.600	0
	02	14.860	18.700	0
	03	11.050	11.000	50
	04	9.830	11.000	0
	05	7.970	11.000	0
	06	0	0	0
46 - LIMITE PBT / PBTC (KG) Tolerância de 5% já inclusa 55.650				
51 - EXC. PBT/PBTC (KG) 0	52 - VL. BÁSICO R\$ 130,16	53 - VL. EXC. PBT/PBTC R\$ 0,00	54 - VL. EXC. EIXOS R\$ 5,32	55 - VL. MULTA R\$ 135,48

Figura 26 – Cálculo do valor da multa – Exemplo 1

No exemplo 1 acima, ocorreu apenas excesso de peso no eixo de 50kg e não houve excesso em PBT e em CMT. Nesse caso:

- a) aplica-se o valor básico da multa de gravidade média (R\$ 130,16) acrescido da fração compreendida até 600kg (R\$ 5,32) resultando no total de R\$ 135,48.

	47 - EIXO / GRUPO	48 - PESO AFERIDO (KG)	49 - LIMITE MÁX. PESO POR EIXO (KG) Tolerância de 10,0% já inclusa	50 - EXCESSO POR EIXO (KG)
	01	6.860	6.600	260
	02	19.230	18.700	530
45 - PBT / PBTC AFERIDO (KG) 26.090	03	0	0	0
46 - LIMITE PBT / PBTC (KG) Tolerância de 5% já inclusa 24.150	04	0	0	0
	05	0	0	0
	06	0	0	0
51 - EXC. PBT/PBTC (KG) 1.940	52 - VL. BÁSICO R\$ 130,16	53 - VL. EXC. PBT/PBTC R\$ 319,20	54 - VL. EXC. EIXOS R\$ 42,56	55 - VL. MULTA R\$ 491,92

Figura 27 – Cálculo do valor da multa – Exemplo 2

No exemplo 2, há excesso de 1940kg no PBT e um total de 790kg de excesso nos eixos:

- Aplica-se a multa pela infração média (R\$ 130,16) acrescido da divisão de 2000 por 200 (arredonda-se os 1940kg para 2000kg);
- Multiplica-se o resultado anterior pelo valor referente à faixa entre 1001 a 3000kg (R\$ 31,92);
- O valor referente ao excesso por eixo resulta da divisão de 800 por 200 (790kg arredondado para 800kg) multiplicado pelo valor referente à faixa entre 600 e 1000kg que é R\$ 10,64, ou seja, $4 \times R\$ 10,64 = R\$ 42,56$;
- O total dos valores de multa para o PBT e eixos somados resultam no valor total da multa.

3.1.2 Lavratura do Auto de Infração de Trânsito

Ao constatar o cometimento de infração relativa a excesso de peso, o servidor da ANTT lavrará o respectivo AIT, que se constitui de ato vinculado na forma da lei, não havendo discricionariedade do agente com relação a sua lavratura.

Quando a infração for constatada por equipamento, o auto de infração deve ser o correspondente à primeira pesagem válida obtida pela balança de precisão (punitiva) que indicar excesso de peso. Por válida, considera-se aquela em que todos os eixos em contato com o solo no momento da operação de pesagem tenham um valor respectivo de leitura para a medição do peso a ele aplicado, não atendido esse requisito, será necessária uma segunda pesagem para averiguação. Complementarmente, saliente-se que a classificação da composição de transporte com vista à lavratura do auto de infração é a resultante dos grupos formados pelos eixos em contato com o solo, anteriormente

citados, e que sua não correspondência com a realidade observável, que inclui um ou mais eixos erguidos, de forma deliberada ou não, não obriga a uma repesagem de averiguação.

Em caso de necessidade, o servidor deve solicitar a apresentação dos seguintes documentos:

- i. Certificado(s) de licenciamento do(s) veículo(s);
- ii. Documento Fiscal ou de Transporte (Nota Fiscal, DANFE, Manifesto de Carga, DAM-DFE, Conhecimento de Transporte e DACTE), necessário apenas para indicação do real infrator;
- iii. CNH/CNH digital do condutor;
- iv. Outros documentos, quando for o caso (AE e AET).

Ao servidor da ANTT responsável pela lavratura do AIT, cabe o preenchimento ou validação do auto de infração, com senha pessoal e intransferível.

3.1.2.1 Identificação do Infrator

Os infratores de trânsito, segundo o art. 257 do CTB, são qualificados em:

- i. Proprietário;
- ii. Condutor;
- iii. Embarcador; e
- iv. Transportador

O § 4º do art. 257 do CTB dispõe que, ocorrendo excesso de peso nos eixos ou no PBT, o embarcador responde pela infração se, simultaneamente, for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele verificado.

A Resolução CONTRAN nº 882/2021, em seu art. 56, considera embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar. Seguem outras definições no quadro abaixo:

Quadro 8 – Definições de Embarcador da Carga

Definição	Referência
Aquele que entregar a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte. Anteriormente conhecido como embarcador.	Ajuste SINIEF nº 09 de 25 de outubro de 2007.
O proprietário originário da carga contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas.	Art. 6º, Resolução ANTT nº 2885/2008 de 9 de setembro de 2008.

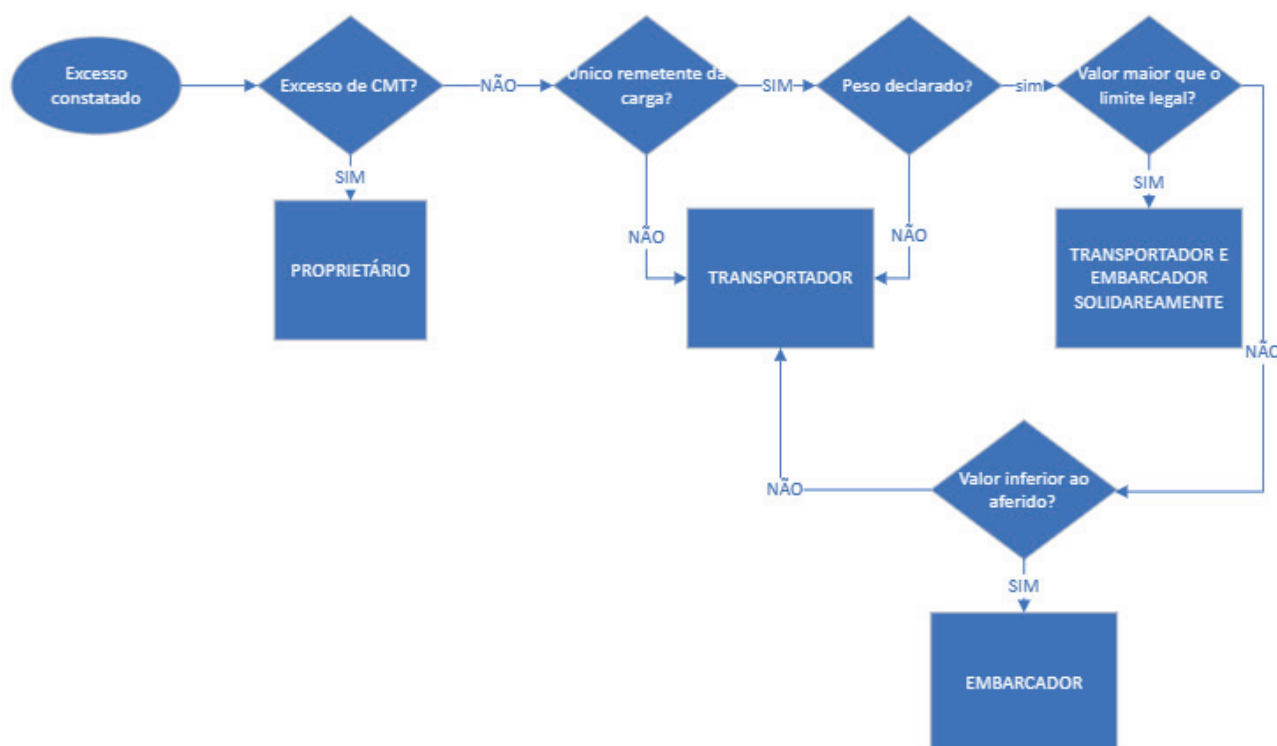


Figura 28 – Fluxograma Definição do Infrator

O § 5º do art. 257 do CTB estabelece que o transportador responde 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. Logo, o transportador sempre responderá pela infração relativa ao excesso de peso nos eixos, salvo quando a infração couber ao embarcador, conforme § 4º do art. 257.

O § 6º do art. 257 do CTB impõe a responsabilidade solidária entre embarcador e transportador sempre que ocorrer excesso em PBT/PBTC e o peso declarado no documento fiscal for superior ao limite legal. Este limite legal corresponde ao Peso Autorizado (menor

valor entre o limite técnico e legal), desconsiderada a tolerância. Na prática, a solidariedade se impõe sempre que o veículo apresentar excesso de peso pelo documento fiscal, salvo nos casos em que houver mais de um embarcador, caso em que é aplicado o § 5º do art. 257.

Na responsabilidade solidária, ambos são responsáveis pela infração.

A Resolução CONTRAN nº 925/2022, estabelece que o proprietário assume a qualificação de embarcador ou transportador quando ocorrer excesso em PBT/PBTC em veículo que não está portando qualquer documento fiscal ou este não contiver a informação do peso e quando ocorrer excesso em eixos ou grupos de eixos sem porte dos documentos fiscais. Nestes casos, para a devida qualificação do infrator no AIT, o proprietário ou possuidor do veículo (nos casos de arrendamento do veículo) será qualificado como transportador.

Com isto, o quadro de infratores de excesso de peso fica da seguinte maneira:

Quadro 9 – Definição de Infratores – conforme Res. CONTRAN nº 547/2015

Possibilidades		Responsável pelo Excesso no PBT/PBTC Cód. 683-11	Responsável pelo Excesso nos Eixos Cód. 683-12	Responsável pelo Excesso Simultâneo de Eixo e PBT/PBTC Cód. 683-13
Mercadoria sem Documento Fiscal		TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR
Único Re- metente	Peso Declarado Inferior ao Verificado	EMBARCADOR	EMBARCADOR	EMBARCADOR
	Peso Não Declarado	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR
	Peso Declarado Superior ao Limite Legal	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE	EMBARCADOR E TRANSPORTADOR SOLIDARIAMENTE
Vários Re- metentes	Independe Qual o Peso Declarado	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR	TRANSPORTADOR

A infração ao art. 231, X do CTB, ou seja, transitar com excesso na capacidade máxima de tração é de responsabilidade do proprietário do veículo. O proprietário ou possuidor do veículo (nos casos de arrendamento do veículo) deve ser identificado por meio do CRLV, ou CRLV-e, do veículo ou da unidade tratora (em caso de CVC) conforme elucidado a seguir.

Em caso de não identificação do infrator no momento da lavratura do auto, nas autuações por excesso de peso, o § 7º do art. 257 do CTB, cumulado com o art. 3º da Resolução CONTRAN 547/2015 estabelecem que elas deverão ser encaminhadas ao proprietário do veículo.

§ 7º Quando não for imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá o prazo de 30 (trinta) dias, contado da notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Contran, e, transcorrido o prazo, se não o fizer, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.

Art. 3º As Notificações da Autuação para as infrações de excesso de peso serão encaminhadas ao proprietário do veículo, acompanhadas do Formulário de Identificação do Responsável pela Infração (FIRI), quando não for imediata a identificação do infrator.

Importante salientar que o texto não prevê que haja dificuldade na identificação do infrator, porém, somente define que a identificação não foi emitida de forma imediata pelo agente de trânsito no ato da lavratura do auto de infração, devendo ser indicado pelo proprietário do veículo – via Ficha de Identificação de Responsável pela infração (FIRI), caso não seja ele.

3.1.2.2 Consulta de Veículos com Arrendamento Mercantil:

No caso de veículo na situação de arrendamento mercantil deve-se consultar os dados da seguinte forma:

- a) por meio do endereço eletrônico do Senatran em:

<https://portalservicos.senatran.serpro.gov.br/#/home>

- b) Seguir o caminho: Entrar com gov.br – Consultas – Veículos. Em seguida, fornecer o número do Renavam, Placa e CNPJ da instituição arrendante.

Portal de Serviços
SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito

Entrar com gov.br

Início

Bem-vindo ao Portal de Serviços SENATRAN. Efetue login para acessar as opções abaixo.

HABILITAÇÃO VEÍCULOS INFRAÇÕES EDUCAÇÃO

ATENÇÃO:

Para acessar as opções **Habilitação, Veículos e Infrações**, a autenticação do usuário deve atender a um dos critérios abaixo:

- Possuir CNH Digital ativa; ou
- Login através de Certificado Digital; ou
- Possuir Selo de Confiabilidade em seu cadastro no GOV.BR, com nível de confiabilidade igual a verificado ou comprovado. Para saber mais detalhes sobre os Selos de Confiabilidade do GOV.BR, clique [aqui](#).
- Possuir Adesão ao SNE (obs.: a adesão ao SNE permite acesso somente a opção Infrações)

Figura 29 – Consulta Senatran

Portal de Serviços
SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito

Usuário Condutor Veículos

Consultar Meus Veículos
Consultar Recall
Consultar Veículo
Consultar Placa Veicular
Validar CRV
Baixar CRLV Digital
Órgãos Aderidos à Credencial de Estacionamento
Etiqueta de Segurança
Fetamadores de Placas Habilitadas

Veículos > Consultar Veículo

Consultar Veículo

Código RENAVAL *

Placa *

CPF/CNPJ *

Prosseguir Limpar

Figura 30 – Consulta Senatran – Veículos

Portal de Serviços
SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito

Início

Usuário

Sistema de Notificação Eletrônica (SNE)

CRV/ATPV Digital

CRLV Digital

Carteira Digital de Trânsito - CDT

Recall

Fiscalização

Consultas

Veículo

Placa Veicular

Etiqueta de Segurança

Estampadores de Placas

Fabricantes de Placas

Consultas > Veículo

Consultar Veículo

Código RENAVAM *

Placa *

CPF/CNPJ *

Prosseguir Limpar

Figura 31 – Consulta Senatran – Dados do veículo

Quando o veículo for objeto de contrato de arrendamento e o CRLV não estiver em nome do proprietário, não vinculado ao financiamento do veículo ou de comodato, devidamente averbado no órgão de trânsito, o infrator será identificado como “Possuidor” no CRLV/CRLV-e, devendo constar o seu CPF ou CNPJ e a data de término do contrato, se houver, conforme estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 339/2010.

3.1.2.3 Subcontratação e Redespacho

Na fiscalização do excesso de peso, são frequentes os casos de operações de subcontratação e de redespacho.

A subcontratação (Figura 37) ocorre quando o emissor da nota fiscal ou DANFE é o responsável pelo embarque das mercadorias no veículo fiscalizado, sendo o intermediário, que também pode ser um transportador, mero negociador da operação de transporte não tendo contato com a carga ou veículo fiscalizado. Por fim, para que reste caracterizada a subcontratação em definitivo, o CPF ou CNPJ do proprietário do veículo cuja placa deverá constar no campo “Transportador” do DANFE, deve ser diferente do CPF ou CNPJ do emitente do DANFE.

The image displays two forms side-by-side. The left form is a green and white DETRAN-RJ registration form for a vehicle. It includes fields for vehicle identification (VIN, CRLV, etc.), owner information, and vehicle specifications (make, model, year, engine, etc.). The right form is a white DANFE (Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica) for transport services. It includes a barcode, a TINY logo, and detailed information about the transport operation, including the origin (SAO GONCALO RJ), destination (Santo Gonçalves), and the vehicle's license plate (ABC 1234).

Figura 32 – Subcontratação pela via documental

Durante a fiscalização nos PPVs é frequente a indagação sobre a cadeia estabelecida pela subcontratação principalmente por parte de usuários. O art. 750 da Lei 10.406/2002, esclarece a respeito:

Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

O art. 750 firma o duplo momento em que o transportador que entrega a carga a outro assume a figura de embarcador bem como o transportador que a recebe assume as incumbências próprias da sua condição de transporte devendo zelar pelo bom estado da coisa transportada e cuidar da entrega no prazo ajustado.

Na subcontratação, portanto, o intermediário escolhe não fazer o transporte por seus próprios meios e contrata outro transportador para realizar toda a operação do início ao fim (Figura 38).

Esquemáticamente, a subcontratação é representada conforme a figura abaixo:

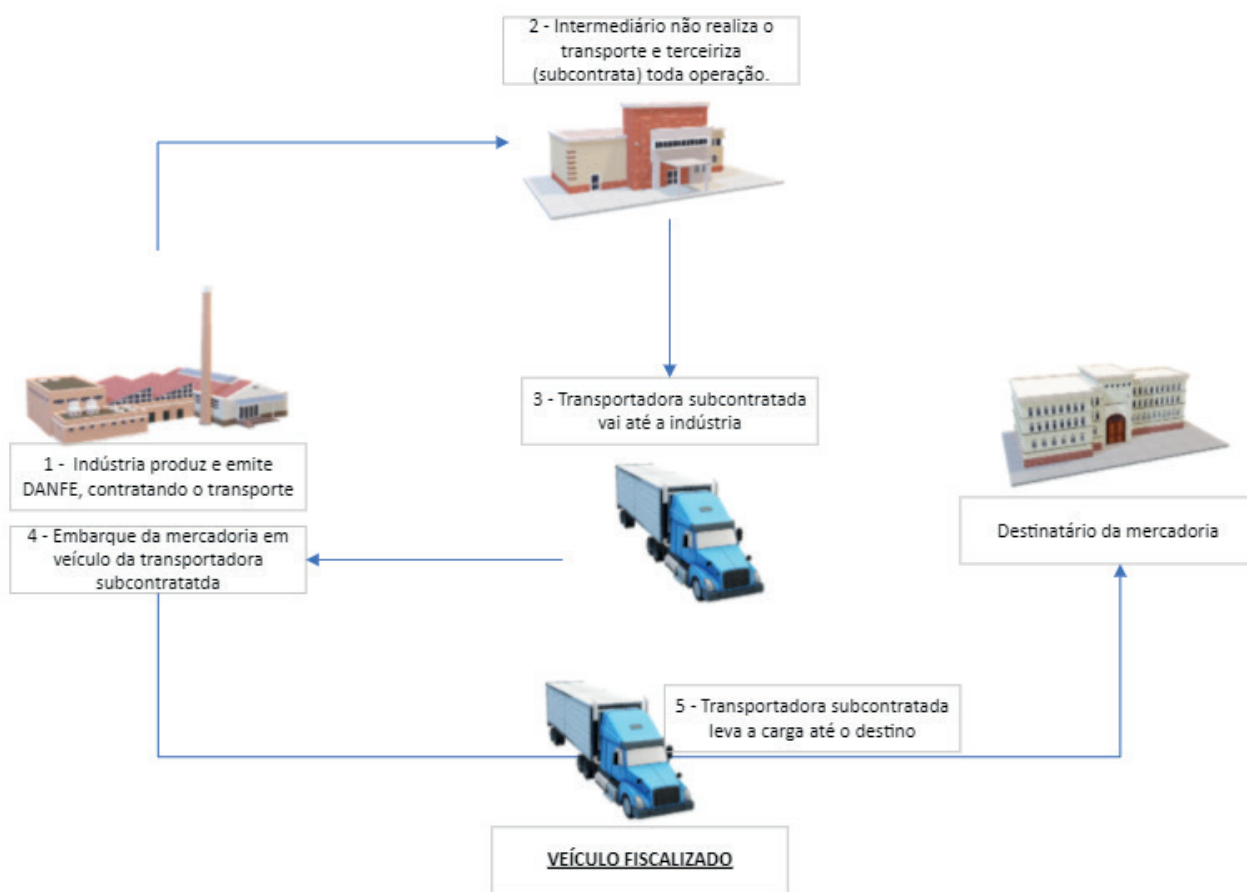


Figura 33 – Esquema da Subcontratação

A subcontratação difere do redespacho (Figura 39) quanto o intermediário recebe a carga e aloca em outro veículo em um momento seguinte, o qual passará a desempenhar o papel embarcador da carga, onde o emissor da nota fiscal da mercadoria passa a não ter mais responsabilidade pelo embarque daquela no veículo fiscalizado.

Portanto, um transportador/intermediário que recebe toda a mercadoria que será transportada de um ou mais embarcadores e redespacha esta carga a outro(s) transportador(es) assume a qualificação de embarcador, respondendo pelas infrações que lhe cabem.

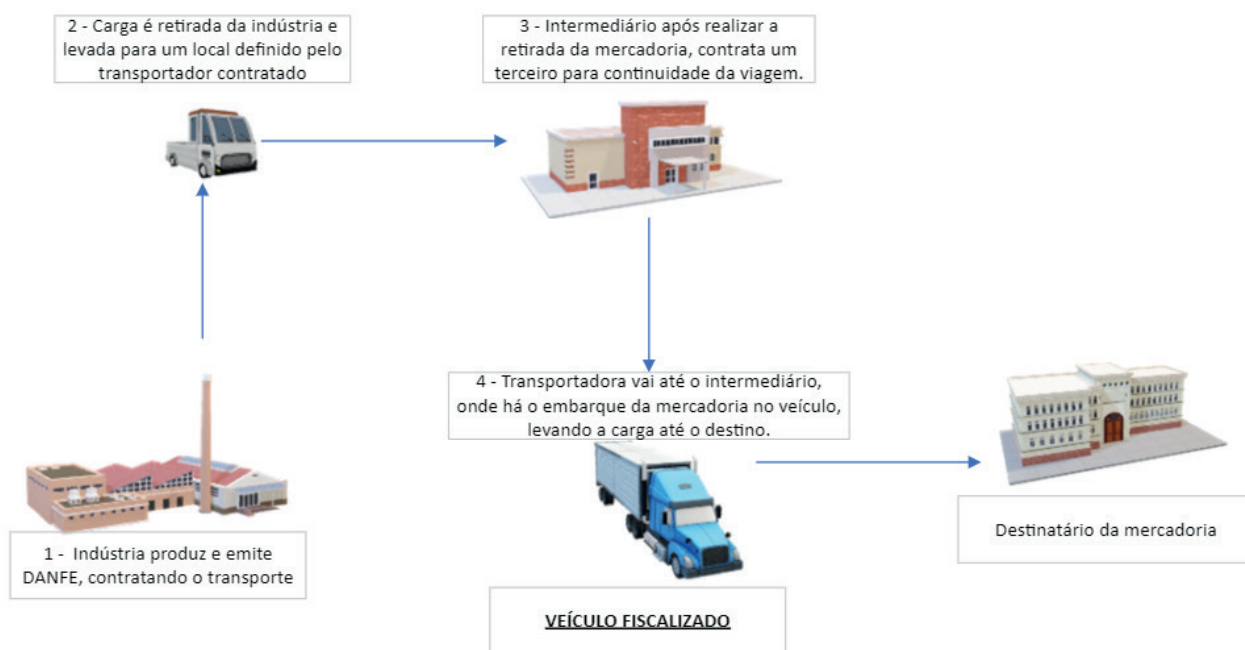


Figura 34 – Redespacho

Podem acontecer outras situações em que a carga não é originária de um único fabricante ou emissor da nota fiscal da mercadoria, devendo ser o caso analisado para constatação de carga fracionada, acontecendo quando a carga for proveniente de mais de um embarcador ou for uma carga consolidada por terceiros.

As situações de carga fracionada e carga consolidada distinguem-se pelo fato de, na segunda opção, a carga ser consolidada pelo intermediário, caracterizando um único embarcador, enquanto na Figura 40, o transportador fiscalizado retirou a carga em múltiplos locais, caracterizando múltiplos embarcadores.

Para que se ateste em definitivo a situação de carga fracionada, bastará que em um rol de documentos fiscais (DANFES, DACTES ou DAMDFEs) verifique-se pelo menos um dos emitentes com CNPJ ou CPF diferente dos demais. Pode-se até dizer que a carga fracionada são várias operações de subcontratação simultâneas. Nesse contexto, o infrator será sempre o transportador conforme art. 6º da Resolução CONTRAN nº 547/2015.

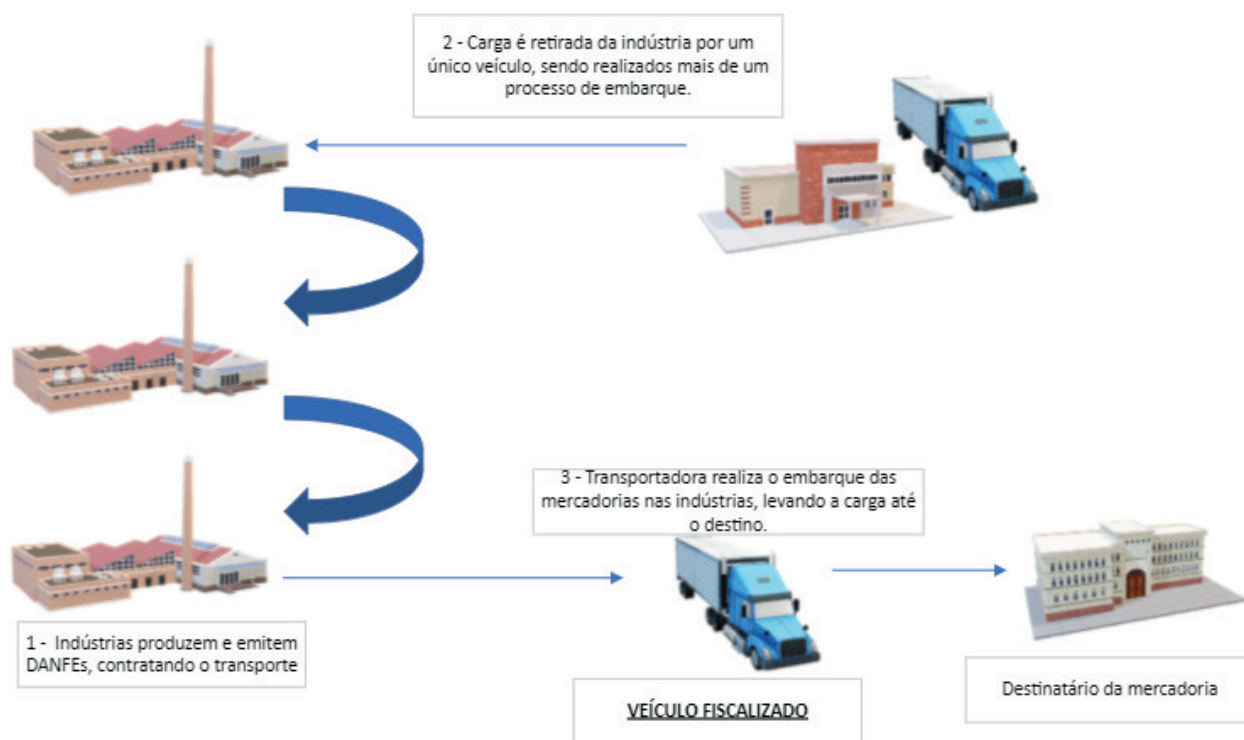


Figura 35 – Carga Fracionada

Para constatar a responsabilização pela infração, os documentos apresentados no ato da fiscalização devem ser analisados pelo agente, buscando caracterizar a forma pela qual a operação de transporte rodoviário foi realizada, devendo-se atentar em alguns campos específicos dos documentos fiscais que expõem as circunstâncias da ação para enquadramento do embarcador.

Os campos a serem observados são principalmente:

- a) Emitente do DACTE e DANFE;
- b) Remetente e Destinatário da Carga no DACTE e no DANFE;
- c) Campo Transportador no DACTE e no DANFE

Cabe lembrar que o agente deve observar todo o fluxo da operação de transporte por meio dos campos que indicam o início e término da prestação no DACTE e o modal nele assinalado, pois o documento fiscal apresentado deve se referir a um trecho rodoviário, visto que nos casos de operação multimodal haverá documentos fiscais acobertando outros possíveis trechos não rodoviários da operação.

				DACTE Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico		MODAL Rodoviário	
MODELO 57	SÉRIE 0	NÚMERO 10401	FL 1/1	DATA E HORA DE EMISSÃO 30/06/2017 14:57:09	INSC. SUFRAMA DO DESTINATÁRIO		
							
TIPO DO CTE Normal	TIPO DO SERVIÇO Normal		CHAVE DE ACESSO 35.1706.04.028.206/0010-00-57-000-000.010.401-121.010.400-2				
TOMADOR DO SERVIÇO Outros	FORMA DE PAGAMENTO Pago		Consulta de autenticidade no portal nacional do CT-e, no site da Sefaz Autorizadora, ou em http://www.cte.fazenda.gov.br				
CFOP - NATUREZA DA PRESTAÇÃO 6357 - Prest Serv Transp a Nao Contr			PROTOCOLO DE AUTORIZAÇÃO DE USO 135170990100696 - 30/06/2017 14:57:24				
NÍCIO DA PRESTAÇÃO CUBATAO - SP				TÉRMINO DA PRESTAÇÃO RIO DE JANEIRO - RJ			
REMETENTE ENDEREÇO				DESTINATÁRIO ENDEREÇO			
MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS				MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS			
EXPEDIDOR ENDEREÇO				RECEBEDOR ENDEREÇO			
MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS				MUNICÍPIO CNPJ/CPF PAÍS			
TOMADOR DO SERVIÇO ENDEREÇO CNPJ/CPF				INSCRIÇÃO ESTADUAL CEP FONE			
PRODUTO PREDOMINANTE Alimenticio(s)				OUTRAS CARACTERÍSTICAS DA CARGA SACO		VALOR TOTAL DA MERCADORIA 1.867,44	
TP MED / UN. MED PESO DECLARADO 61.000 KG	TP MED / UN. MED PESO BASE DE CALC 61.000 KG	TP MED / UN. MED 3.000 UN	CUBAGEM(M3)	QTDE(VOL)	NOME DA SEGURADORA RESPONSÁVEL Emitente	ACE SEGURADORAS S.A.	NÚMERO DA AVERBAÇÃO

Figura 36 – DACTE – Modal Rodoviário

3.1.2.4 Peso Declarado

O Peso Declarado nos documentos fiscais constitui-se campo de fundamental verificação pelo agente da ANTT constituindo-se em elemento de diferenciação do infrator do AIT.

Estando este campo devidamente preenchido, o infrator será o embarcador ou o infrator conforme exemplificado no Quadro 10. Para esse fim, considera-se que o peso da mercadoria foi devidamente declarado somente quando todos os documentos apresentarem a respectiva indicação de peso.

Se, num rol de DANFes ou DACTEs, houver supressão da indicação de peso declarado em pelo menos um deles, considera-se que **não houve declaração de peso** e, portanto, o infrator será o transportador, nos termos do art. 6º da Resolução CONTRAN nº 547/2015.

Em qualquer caso, o transportador tem a obrigação de recusar a coisa cujo transporte não seja permitido ou venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento, conforme o art. 747 da lei 10.406/2002:

Art. 747. O transportador deverá obrigatoriamente recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.

A resolução CONTRAN nº 882/2021 trouxe o § 5º do art. 49 segundo o qual:

§ 5º A ausência do peso da carga no documento fiscal pode ensejar o encaminhamento do veículo para aferição em equipamento de pesagem ou a apresentação de documento fiscal substituto com a respectiva informação.

Essa situação permite a retenção, pelo agente de fiscalização, dos veículos e combinações nos casos de fiscalização de cargas líquidas à granel que porventura não estejam portando documento descrevendo o peso de sua carga em quilogramas, e será vista em detalhes no item 3.1.12.

Cada PPV deverá ter telefone celular equipado com App VIO para leitura do QR Code dos documentos que podem ser apresentados digitalmente tais como o CRLV-e e CNH digital.

3.1.3 Identificação do condutor

identificação do condutor. A CNH que deverá constar nesse campo deve ser a do real condutor do veículo, não podendo ser a que pertence ao carona a um terceiro que esteja no veículo no momento da pesagem, observando-se que, de acordo com o art. 143 da Lei nº 9503/97 as categorias são divididas conforme segue:

- i. Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
- ii. Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

- iii. Categoria C – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
- iv. Categoria D – condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- v. Categoria E – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, **trailer** ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

Portanto, o condutor de caminhão até 6 toneladas deve ser habilitado pelo menos na categoria C e, de acordo com o § 1º do art. 143 do CTB, deve ter pelo menos 1 ano de habilitação na categoria A.

Por sua vez, os condutores de veículos articulados com reboque ou semirreboque devem ser habilitados na categoria E. Importa ressaltar que para ser habilitado nas categorias D e E de modo a conduzir veículos de transporte coletivo de passageiros e de produtos perigosos, o art. 145 do CTB exige que o condutor seja:

- i. maior de vinte e um anos;
- ii. esteja habilitado:
 - a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
 - b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
- iii. não tenha cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;
- iv. seja aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN;

Depreende-se do que foi apresentado até aqui que os condutores de veículos de carga na categoria C, devem ter pelo menos 19 anos de idade completos, enquanto os condutores habilitados na categoria E e D, pelos menos 20 anos de idade completos e, se conduzirem veículos transportando produtos perigosos e veículos de passageiros com mais de 8 lugares, mais de 21 anos de idade.

Em 13 de dezembro de 2021 foi publicada a Resolução CONTRAN nº 886/2021, a qual implementará um novo modelo de CNH que irá vigorar a partir de 1º de junho de 2022 e que poderá ser expedida tanto em meio físico quanto em meio digital. Essa Resolução revogará todas as que a antecederam e implementa novas cores, formato e dizeres conforme a Figura 47.

Figura 37 – CNH Resolução CONTRAN nº 886/2021

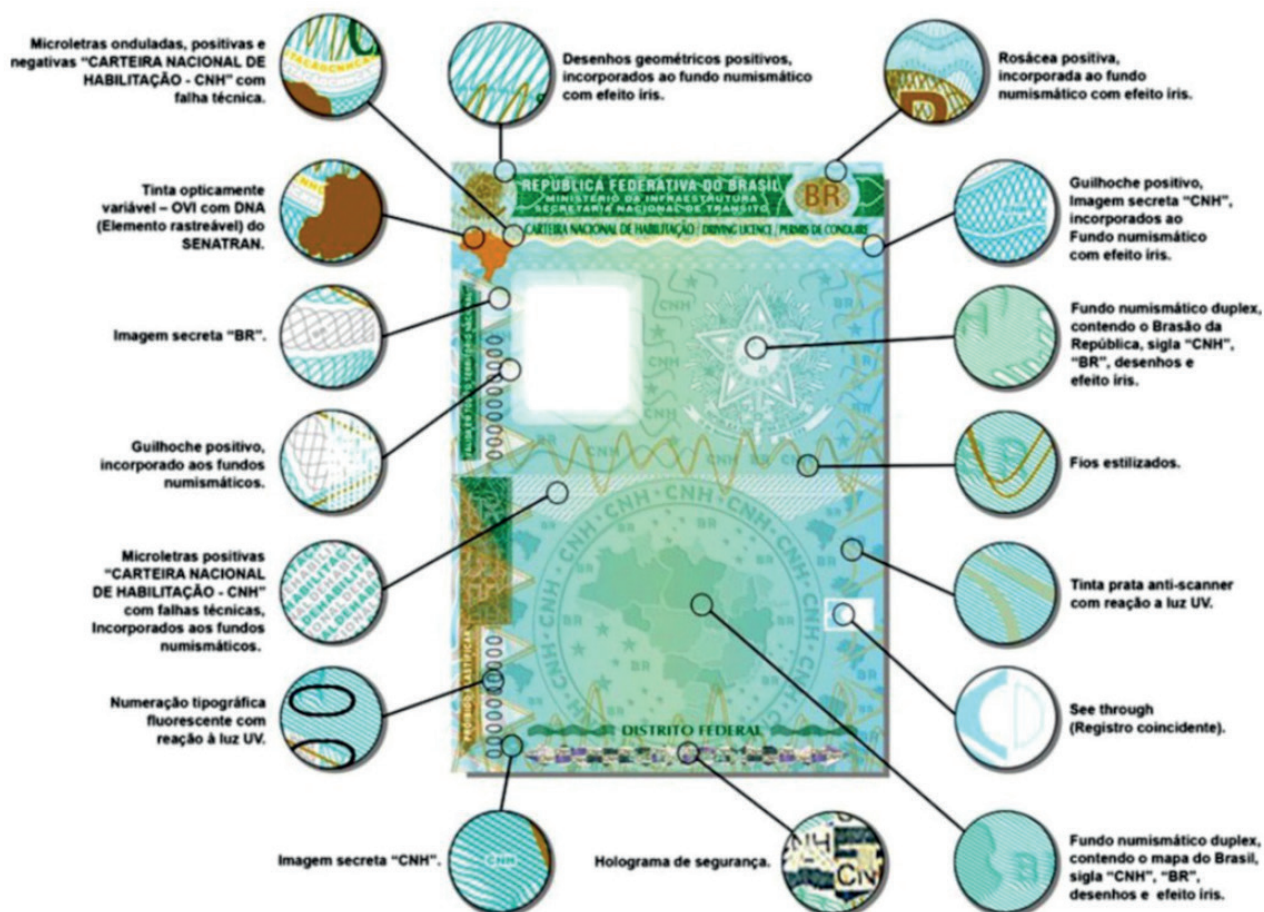


Figura 39 – Itens de segurança CNH impressa – Res. CONTRAN nº 886/2021

3.1.4 Aplicação da Medida Administrativa Cautelar

As medidas cautelares de transbordo e remanejo estão previstas na Resolução CONTRAN Nº 882/21. Quaisquer excessos, além da tolerância prevista em regulamento, tanto em PBC/PBTC quanto em eixos, deverão ser regularizados para o prosseguimento das viagens, ressalvado o previsto na Lei n. 14.229/21.

Veículos com PBT/PBTC regulamentar de até 50 toneladas somente serão fiscalizados quanto ao excesso em eixos quando apresentarem excesso de PBT/PBTC, ou seja, veículos nessa condição, caso não apresentem excesso de PBT/PBTC, não será fiscalizado o peso dos eixos.

Não sendo esse o caso, os excessos além dos limites de eixo e PBT deverão ser remanejados ou transbordados, salientando que a aplicação de uma medida não elide a outra, isto é, a aplicação da multa por excesso no PBT ou eixo não impede a imposição da medida administrativa. Após a determinação da medida aplicável, esta assume a condição

para prosseguimento da viagem, sem o cumprimento da qual não ocorrerá a liberação do veículo.

É permitido, contudo, desde que por iniciativa do infrator, a realização de uma nova operação de transporte a partir do posto de fiscalização, com a modificação da Combinação de Veículos de Carga (CVC), sendo, nesta hipótese, dispensada a medida administrativa caso a nova combinação esteja dentro dos limites de peso e dimensões previstos na legislação vigente. Ressalta-se que, na utilização de outro veículo, por se tratar de uma nova operação de transporte, o transportador deve apresentar a documentação fiscal e de transporte relativa a esta nova operação.

Fica vedada ao agente de fiscalização a indicação de modificação da CVC (“troca de cavalo”) ou outra forma de regularização do excesso constatado que caracterize prestação de assessoria. Havendo questionamentos sobre as alternativas permitidas para a regularização do transporte, em respeito ao princípio da publicidade, o agente poderá indicar as possibilidades previstas em lei e nesse manual operacional.

Não é permitida a permanência de pessoas ou veículos nos PPV com a finalidade de aguardar a contratação para efetuar transbordo ou remanejamento de carga, sendo também vedada a indicação por colaboradores da concessionária e por agentes da ANTT, de qualquer forma de contato de terceiros destinados a esse fim. Em caso de insistência por parte destes, deverá ser acionado o apoio policial. Todas as ocorrências dessa natureza, deverão ser registradas.

Durante a realização das medidas administrativas, é vedado o abandono, despejo ou inutilização da carga no interior das dependências do PPV, devendo o responsável pela carga efetuar a limpeza e descontaminação do local caso haja qualquer derramamento, mesmo que accidental.

As repesagens de veículos flagrados pela balança de precisão com excesso de peso somente serão permitidas para fins de regularização ou em caso de erro do equipamento de pesagem, sendo vedada a repesagem para simples verificação da primeira pesagem, a qual será utilizada para efeito de penalidade.

O **remanejamento** consiste na realocação de determinada quantidade de carga com o objetivo de reduzir o excesso de peso, de modo que sejam eliminados ou se enquadrem dentro dos limites tolerados pela legislação.

O **transbordo** consiste, no âmbito da fiscalização de excesso de peso, na transferência da carga, total ou parcial, de um veículo para outro, visando adequação do peso aos limites regulamentares.

Na hipótese de a operação de transporte que teve imposta a medida de transbordo estiver relacionada à contratação ou subcontratação de transporte remunerado de cargas, o transportador, tanto aquele que procederá a transferência da carga quanto ao que irá recebê-la, com o intuito de dar continuidade à operação de transporte de forma regular, deverá atender às exigências do regulamento aplicável ao Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC), sujeitando-se às infrações e penalidades em caso de descumprimento do referido regulamento. Ambos os procedimentos são de responsabilidade do infrator/proprietário, não eximindo o infrator da autuação cabível.

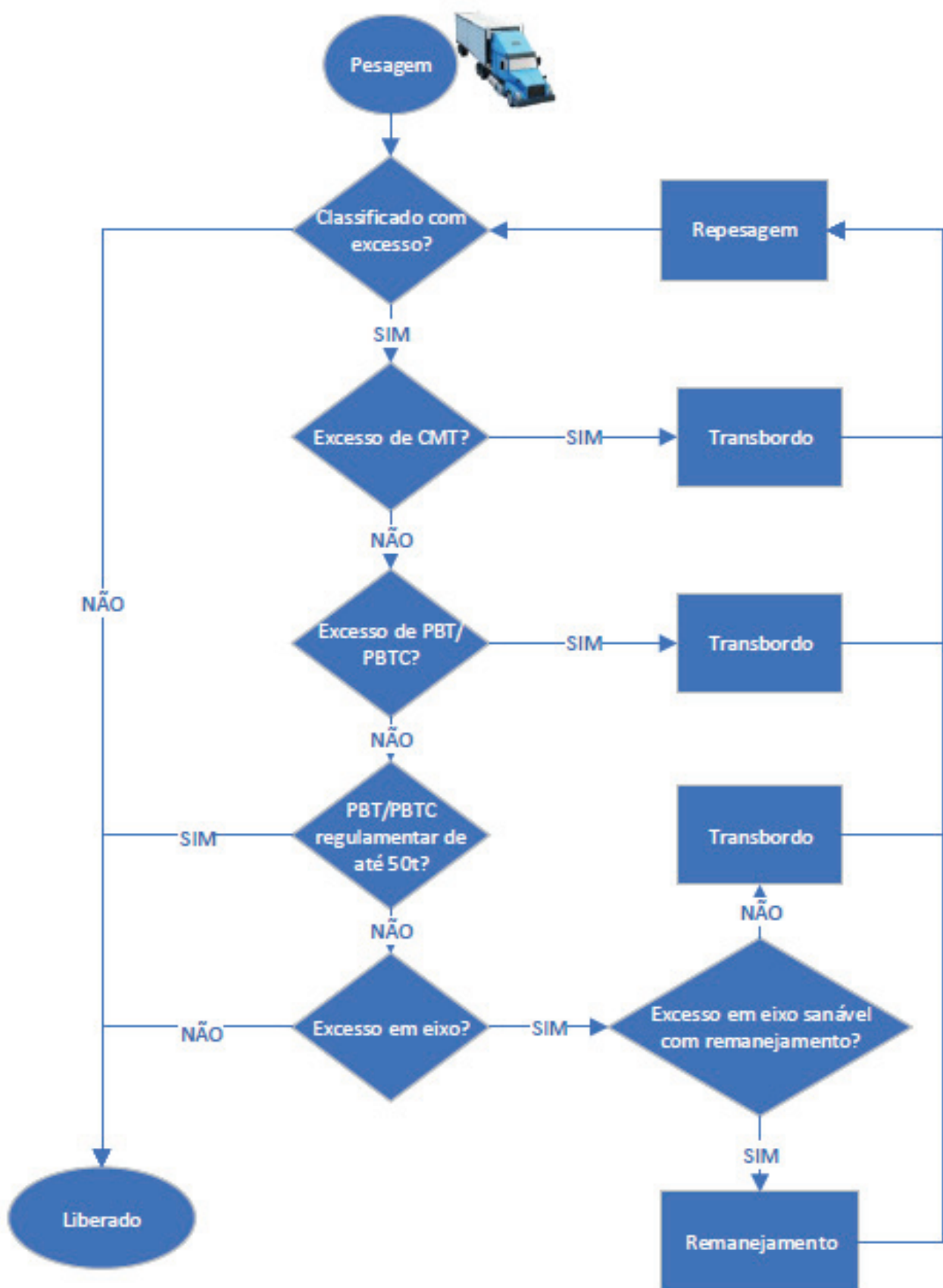


Figura 40 - Fluxograma para Liberação de Veículos

3.1.5 Burla à Fiscalização

Esta seção indica as principais condutas de burla à fiscalização. Os artifícios utilizados são muitos, portanto, não se trata de um rol exaustivo.

3.1.5.1 Suspensão de Eixos

Para determinadas configurações de veículos e tipos de excesso de peso, é possível que o condutor camufle o real excesso de peso do veículo com a suspensão total ou parcial de algum dos eixos do veículo com fins de causar o deslocamento do peso para outro eixo, manipulando os esforços transferidos ao solo, não registrando o excesso existente.

A suspensão é total quando a ação provoca a mudança de configuração do veículo e parcial quando o procedimento ocasiona uma sobrecarga excessiva de peso nos eixos adjacentes, geralmente do mesmo conjunto, com o alívio substancial de peso no eixo suspenso.

Exemplo de suspensão total: um veículo de classe CTS4 (ver Portaria nº 268/22 do Sena-
tran) detectado com excesso na tração suspende totalmente o 1º eixo do semirreboque, provocando alteração na classificação do veículo pelo equipamento de pesagem, passando à classe CTS2 e fazendo com que o excesso outrora localizado na tração (cavalo-trator) recaia sobre o semirreboque.

Exemplo de suspensão parcial: um veículo da classe C3 é flagrado com excesso no eixo direcional (1º eixo do veículo). Erguendo o 2º eixo do conjunto de eixos da tração, é possível “remover” o excesso do eixo direcional causando, contudo, sobrecarga de um dos eixos da tração.

Alguns condutores se utilizam deste artifício, pois o procedimento de suspensão total ou parcial de eixos é capaz de alterar significativamente os valores de diversos conjuntos de eixos do veículo, ocasionando, em alguns casos, a liberação do veículo sem a aplicação de qualquer penalidade ou medida administrativa, visto que apesar do equipamento não detectar qualquer irregularidade de excesso de peso, é possível verificar pelo ticket de pesagem o peso de cada eixo separadamente e observando-se o § 2º do art. 9º da Resolução 882/2021, não pode haver diferença de peso bruto total de mais de 1700 kg entre os eixos mais próximos para qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos com limites legais de 17t e 25,5t.

RELAÇÃO DE PESO DOS EIXOS

PLACA: XXXXXXXXXX

SEQUENCIAL: XXXXXX

Nº PESAGEM 2

Grupo	Eixo	Peso	Velocidade
1	1	6160	6
2	2	8980	6
3	3	7550	6
3	4	8080	6
3	5	7460	6

GRUPO TRIPLO DO SEMIRREBOQUE

EIXO DIRECIONAL

1º EIXO DO GRUPO TRIPLO DO SEMIRREBOQUE

EIXO DE TRACÇÃO

2º EIXO DO GRUPO TRIPLO DO SEMIRREBOQUE

3º EIXO DO GRUPO TRIPLO DO SEMIRREBOQUE

Figura 41 – Distribuição de Peso dentro do Grupo de Eixos

Alguns veículos do tipo “Vanderléa” apresentam a tecnologia de controle de pressão sobre os eixos através do enchimento do “bexigão” (Figura 65) de ar situados ao longo de um ou mais eixos dos veículos.



Figura 42 – Sistema de Regulação de Pressão nos Eixos

Veículos que adentrarem o posto de pesagem com um ou mais eixos suspensos, caso apresentem excesso, deverão ter sua primeira pesagem considerada para efeito de aplicação de autuações e medidas administrativas. Depois de autuado, o veículo poderá baixar seus eixos para efetuar a repesagem na tentativa de regularização do peso. O servidor da ANTT deverá descrever o ocorrido no campo de observações do auto de infração conforme o texto a seguir ou assemelhado:

“Veículo de classe X (classe real do veículo ou CVC) com o eixo Y suspenso (mencionar qual eixo ou grupo de eixos está suspenso) do(a) Cavalotratador/Carreta (ou semirreboque) classificado pela balança (ou equipamento de pesagem) como veículo (ou CVC) de classe Z (classe que o veículo ou CVC apresentou com o eixo suspenso) apresentou excesso de XXX kg no PBT/PBTC e/ou nos eixos”.

Tomando como exemplo a pesagem da Figura 66, o veículo de classe CTS4, entrou na balança com o primeiro eixo do semirreboque suspenso apresentando excesso de 2.590 kg no grupo de eixos da carreta. O veículo será autuado com fundamento nesse valor de excesso e ordenado a baixar o eixo e realizar a repesagem. O campo observações será preenchido da seguinte forma: Veículo de classe CTS4 com o primeiro eixo da carreta suspenso classificado pela balança como veículo de classe CTS2 apresentando excesso de 2.590kg no grupo de eixos do semirreboque.

Informações de Pesagem do Veículo

Placa: XXXXXXXXXX Situação: Eixo
Sequencial: 28047 Data e hora: XXXXXXXXXX
CAR: XXXXXX Passagem: 1
Classe: 2S2



Veículo de classe 2S3 com o primeiro eixo do semirreboque suspenso alterando a classe do veículo para 2S2

Limites e Tolerâncias (kg)

PBT: 41500 CMT: 41500
PBT + tol.: 43580 CMT + tol.: 41500

Excessos e Transbordo (kg)

Excesso PBT: 0 Excesso CMT: 0
Excesso Eixos: 2590 Transbordo PBT: 0

Medição de Eixos Realizada (kg)

Grupo	Peso	Limite	Excesso	Transbordo
1	6370	6600	0	0
2	9940	11000	0	0
3	21290	18700	2590	2160

Limite do grupo de eixo duplo em decorrência do eixo suspenso

Excesso total

Quantidade de carga a ser remanejada

Peso Total (kg): 37600

Figura 43 - Pesagem com eixo suspenso

3.1.5.2 Passagem Incorreta pela Balança de Precisão

Conforme já explanado em 2.3.1.1, as placas de pesagem são compostas por células de carga que recebem o esforço exercido pela pressão dos pneus sobre elas. Contudo, essas células não estão dispostas ao longo de toda a largura das placas da balança de precisão tornando possível que mediante algumas manobras se possa exercer mais pressão sobre um extremo da placa do que sobre outro.

Por inadequação da infraestrutura local, existe a possibilidade do veículo passar fora da célula de carga, o que pode aliviar o peso sobre os sensores, registrando um esforço menor do que o real.

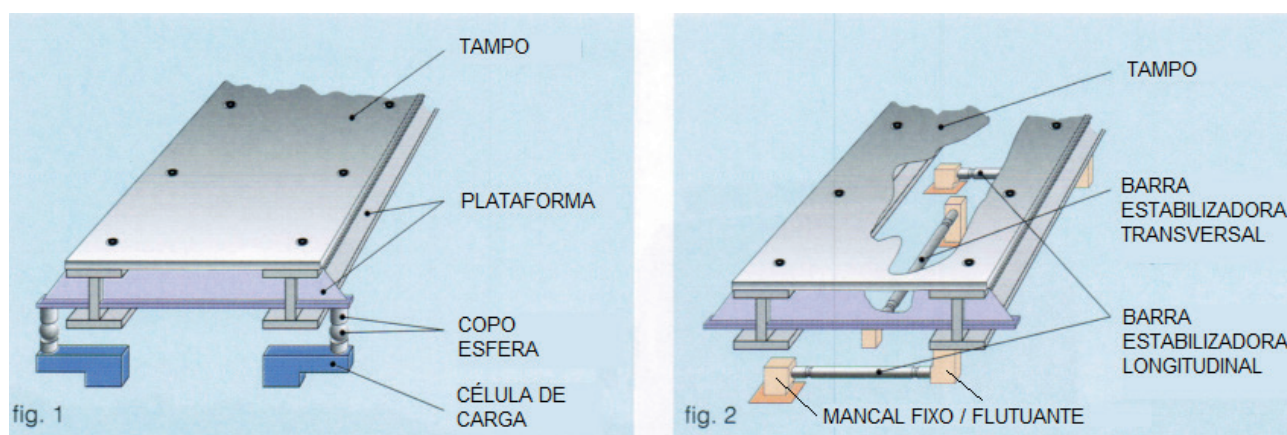


Figura 44 - Corte Transversal de uma Balança de Precisão

Fonte: <https://pattraffic.com.br/daw-50/> - Consulta em: 12/11/21

Identificado o problema, a concessionária deve adequar a sinalização e a infraestrutura do local para que ocorra a adequada aferição do peso.

3.1.5.3 Retirada de Pressão dos Pneus

Alguns condutores de veículos retidos para aplicação da medida administrativa de remanejo ou transbordo retiram parte da pressão dos pneus para tentar diminuir o sobrepeso.

Além desta medida não estar prevista como medida administrativa cabível, a Resolução CONTRAN nº 912/2022 estabelece que, para circular em vias públicas, os veículos devem estar dotados de pneus que ofereçam condições mínimas de segurança, portanto, se verificado que os pneus do veículo estão flagrantemente descalibrados, de forma a comprometer a segurança, deverá comunicar o condutor que tal procedimento não será permitido e deve ser exigida a recalibragem dos pneus para que se possa prosseguir viagem após a regularização do excesso.

3.1.5.4 Retirada, Adição ou Remanejamento Provisório de Carga, Equipamentos ou Passageiros

A retirada, adição ou remanejamento provisório de qualquer objeto com peso do veículo não é permitida para fins de regularização do excesso de peso. Isto inclui a retirada de ferramentas do veículo, tais como, estepe, chave de roda e macaco, ou da carga do veículo ou de terceiros ou o embarque ou desembarque de pessoas transportadas.

O termo remanejamento contido no § 1º do art. 52 da resolução CONTRAN nº 882/2021 traduz-se pelo deslocamento definitivo de carga no interior do veículo, não existindo a hipótese de remanejamento somente para regularização do excesso de peso e posterior recolocação da carga no local em que se encontrava antes da pesagem.

3.1.5.5 Mudança de posição do Pino Rei:

O Pino Rei é a peça responsável pelo engate do reboque ou semirreboque no cavalo mecânico e como tal é item de segurança da CVC. Alterar a sua posição de modo emergencial e sem apoio de equipamento apropriado, além de colocar a CVC em risco dada a alteração do ponto de engate entre cavalo e carreta, pode ainda, a depender do estado de desgaste das peças, acarretar o risco de folgas e tombamento da CVC.

3.1.6 Casos Particulares

Este item é dedicado ao tratamento de casos que, por suas particularidades, requerem tratamento especial quanto à orientação de procedimentos.

Em muitos deles, o servidor da ANTT possui a discricionariedade na aplicação de certas determinações legais, como a medida administrativa de remanejamento ou transbordo. O poder discricionário confere aos agentes da ANTT a competência de tomar determinada ação com base em critérios por si mesmos estabelecidos e delimitados pela legislação vigente.

O § 1º do art. 54 da Resolução CONTRAN nº 882/2021 prevê que, a critério do agente, **observadas as condições de segurança, poderá ser dispensado** o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros.

É importante ressaltar que, caso o servidor determine a realização de medida administrativa, dentro dos casos previstos na legislação, o proprietário é o único responsável pela conservação da carga durante a retenção, bem como pela realização do transbordo ou remanejamento em condições seguras, não cabendo responsabilização do agente da ANTT em caso de danos a carga ou acidentes durante a operação de regularização.

As condições de segurança devem ser avaliadas pelo agente com base no excesso apurado, no tipo de veículo e na natureza da carga, dentre outras circunstâncias, entre as quais o risco à incolumidade pública.

3.1.7 Produtos Perecíveis e Cargas Vivas

A Resolução ANVISA nº 216/2004 define que são considerados produtos perecíveis os produtos alimentícios, alimentos *in natura*, produtos semipreparados ou produtos preparados para o consumo que, pela sua natureza ou composição, necessitam de condições especiais de temperatura para a sua conservação.

Alguns produtos não destinados ao consumo também necessitam de condições especiais de temperatura para a sua conservação, como uma carga contendo flores.

Tendo dúvidas quanto ao enquadramento da carga como produto perecível, o agente deve aplicar a medida administrativa cabível, que será efetuada às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável. Desta maneira, o proprietário tem total responsabilidade pela conservação da carga.

Alguns veículos transportando carga de origem animal podem apresentar lacre do Serviço de Inspeção Federal (SIF), sistema do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Qualquer procedimento necessário para o rompimento do lacre e cumprimento da medida administrativa aplicada é de responsabilidade do proprietário.

3.1.8 Produtos Perigosos

Esta seção possui o único propósito de fornecer informações mínimas para a devida caracterização do transporte rodoviário de produtos perigosos (TRPP), de modo a subsidiar sua decisão quanto aos procedimentos de fiscalização de veículos transportando este tipo de carga. Detalhes sobre a fiscalização do transporte terrestre de produtos perigosos poderão ser obtidos em documento específico para a área.

A Resolução ANTT nº 5.998/2022 é a principal referência para o transporte terrestre de produtos perigosos, apresentando em seus anexos as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos.

O regulamento brasileiro do transporte rodoviário de produtos perigosos está embasado nas recomendações emanadas pelo Comitê de Peritos em Transporte de Produtos Perigosos das Nações Unidas, que são atualizadas periodicamente, e publicadas no Regulamento Modelo conhecido como *Orange Book*, bem como no Acordo Europeu para o Transporte Rodoviário (ADR).

O transporte rodoviário de produtos considerados perigosos, por representarem risco à saúde de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, é submetido às regras e aos procedimentos estabelecidos pelo Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, Resolução ANTT nº 5.998/2022, sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto.

Na rotina operacional do Posto de Pesagem, durante a aferição de peso na balança de precisão, os veículos transportando produtos perigosos, que forem direcionados automaticamente ao pátio, devem ser objeto de fiscalização. No caso da execução de Operação de Comando com a finalidade de fiscalizar o TRPP, os agentes poderão efetuar a seleção de veículos sem a automatização dos sistemas de pesagem.

Veículo transportando carga classificada como perigosa para o transporte terrestre cujo sistema eletrônico de pesagem oriente sua entrada ao pátio e caso seja submetido à fiscalização de TRPP, o agente deverá observar as orientações contidas no Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Nacional e Internacional de Produtos Perigosos.

3.1.8.1 Identificação de veículo transportando produto perigoso

Os veículos do transporte rodoviário de produtos perigosos – TRPP são inicialmente identificados pela sinalização de risco que deve estar afixada a sua superfície externa. A legislação prevê a isenção para o uso de tal sinalização em casos específicos, como quando o transporte é realizado em quantidade limitada por unidade de transporte.

Também, por meio da análise da documentação da carga, é possível identificar se o carregamento contém produtos perigosos, tendo em vista que as informações relativas aos produtos transportados devem constar no “documento para o transporte de produtos perigosos” que normalmente é o documento fiscal que acompanha a carga (DANFE) ou o documento que caracteriza a operação de transporte (DACTE ou DAMDFE). Entretanto o regulamento permite que as informações obrigatórias estejam em outro documento anexado, conforme Resolução ANTT 5.998/2022, Art. 23, Inciso II.

Se houver fundada suspeita, o agente deverá solicitar a abertura do compartimento de carga, quando se tratar de transporte fracionado, para verificar o real conteúdo transportado. Ressalta-se que é proibido ao agente, abrir ou solicitar a abertura de volumes

ou embalagens contendo produto perigoso. Em nenhum caso deve ser solicitada ou realizada pelo agente da ANTT a abertura de equipamentos de transporte de produtos perigosos à granel.

O anexo da Resolução ANTT nº 5.998/2022 contém a relação de produtos perigosos, porém tal relação não é exaustiva. A classificação de um produto ou artigo como perigoso para o transporte, de acordo com o item 2.0.0 do Anexo da citada Resolução, deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor, orientado pelo fabricante, ou ainda, pela autoridade competente, quando aplicável, tomando como base as características físico-químicas do produto, alocando-o em uma das classes ou subclasses descritas nos capítulos 2.1 a 2.9 do referido Regulamento, conforme os critérios ali estabelecidos.

3.1.8.2 Documento fiscal no TRPP

O documento fiscal para o transporte de produtos perigosos é qualquer documento (declaração de carga, nota fiscal, conhecimento de transporte, manifesto de carga ou outro documento que acompanhe a expedição) que contenha as informações exigidas no item 5.4.1.3.1 da Parte 5, Anexo da Resolução ANTT nº 5.998/2022 e suas alterações, ou seja:

- i. Número ONU, precedido das letras “UN” ou “ONU”;
- ii. Nome apropriado para embarque;
- iii. Número da Classe ou da Subclasse de Risco principal;
- iv. Número da Classe ou da Subclasse dos riscos subsidiários, se aplicável;
- v. Grupo de Embalagem correspondente à substância ou artigo, se aplicável;
- vi. Quantidade total por produto perigoso abrangido pela descrição (em volume, massa, ou conteúdo líquido de explosivos conforme apropriado); e

Alguns produtos perigosos podem ter provisão especial que modifique o tratamento no preenchimento do documento para o transporte e pode ser verificado na Relação de Produtos Perigosos anexo na Resolução ANTT na coluna Provisões Especiais e consultado na Parte 3, também anexo a Resolução.

3.1.8.3 Painel de segurança e rótulo de risco

As unidades de transporte e de carga que contenham produtos perigosos devem portar nas superfícies externas rótulos de risco (laterais e traseira) e painéis de segurança (laterais, frente e traseira) advertindo o risco potencial do produto carregado.

Os rótulos de risco têm a forma de um quadrado, colocado num ângulo de 45° (forma de losango) contendo, na metade superior, o pictograma (símbolo de identificação do risco) e, na metade inferior, o número da Classe ou Subclasse de Risco dos produtos. Modelos desses rótulos são mostrados no item 5.2.2.2.2 do anexo da Resolução ANTT nº 5.998/2022.

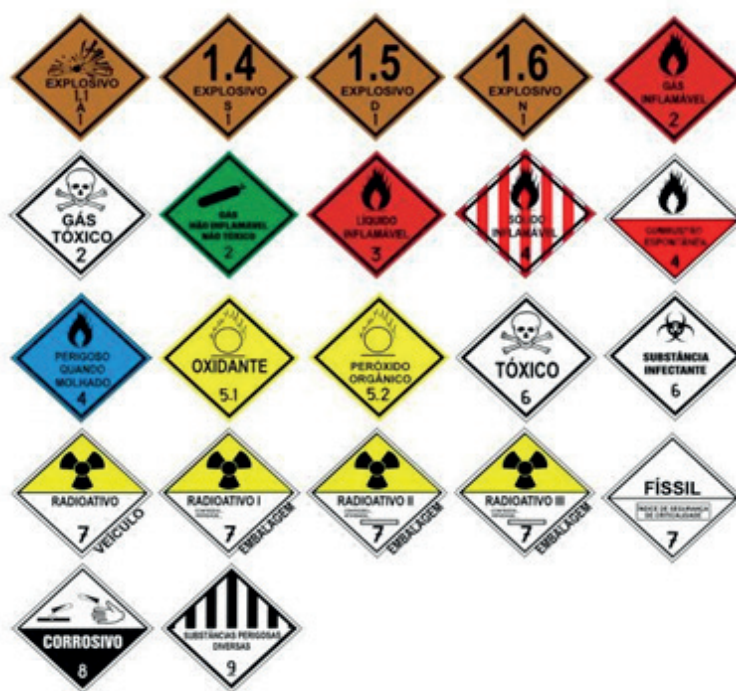


Figura 45 – Modelos de Rótulos de Risco

O painel de segurança (Figura 69) caracteriza-se por um painel retangular de cor laranja com dimensões de 300 mm de altura por 400 mm de comprimento contendo o número de risco e o número ONU, devendo estar em posição adjacente ao rótulo de risco.

Em caso de transporte de artigos da classe I (explosivos) o painel de segurança conterá apenas a inscrição do número ONU na parte inferior, sem preenchimento na parte superior.

Em caso de transporte de mais de um tipo de produto perigoso, a sinalização do veículo é composta somente por esse painel laranja sem nenhuma inscrição em todas as faces,

no caso de veículo com carga fracionada, e na dianteira e traseira no caso de veículo com carga a granel, devendo ter o respectivo painel de segurança em cada compartimento do tanque com múltiplos compartimentos

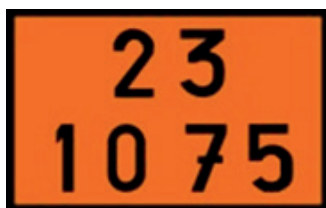


Figura 46 – Modelo de Painel de Segurança

3.1.8.4 Transbordo e remanejamento

3.1.8.4.1 Transporte fracionado

As normas do TRPP usam o termo “carga fracionada” para quaisquer carregamentos de produtos perigosos que utilizem outros tipos de embalagens que não àquelas previstas para o transporte à granel.



Figura 47 – Cargas Fracionadas

Além da marcação do projeto tipo, nº ONU e nome apropriado, e da identificação dos riscos, os volumes contendo produtos perigosos devem possuir uma comprovação de sua adequação a um programa de avaliação da conformidade, conforme definido pela autoridade competente, no caso o INMETRO.

(vidro, sucata, etc.). Nestes casos, o agente deve orientar o condutor que é de responsabilidade da transportadora providenciar o que for necessário para que a medida administrativa seja realizada de forma segura.

3.1.8.5 Transporte à granel

Veículos transportando produtos perigosos a granel, que são aqueles que acondicionam o produto diretamente em seu compartimento de carga, sem qualquer tipo de embalagem, comumente os veículos carroceria tanque, mas também podendo ser câmba, container tanque, silo e outros. Esses requerem mais atenção e cuidado quando se tratar de medidas administrativas:

Muitos são os riscos envolvendo o transbordo de produtos perigosos à granel. Por isso, o servidor da ANTT deve avaliar uma conjuntura de parâmetros antes de aplicar qualquer medida administrativa. As seguintes perguntas podem auxiliar a decisão: o valor do excesso justifica o risco? O veículo está próximo do destino? Qual o produto transportado? Quais os riscos deste produto?

Nas operações de rotina em PPV, havendo risco para execução de transbordo (vazamentos, contaminação, explosão, etc.) e considerando a indisponibilidade de infraestrutura apropriada para execução de carga e descarga em veículos transportando produtos classificados como perigosos à granel, a fiscalização poderá proceder a liberação após a autuação caso assim entenda, ou requisitar que a empresa apresente equipe e equipamentos necessários para a manipulação do produto. Para tanto, deverá ser registrada no RDO a liberação excepcional por razões de preservação da incolumidade pública ou requisição de equipe especializada.

Exceção à regra anterior poderá ser admitida quando for constatado flagrante abuso às legislações inerentes a essa modalidade de transporte, desde que a iniciativa seja previamente avaliada, considerando todas as medidas de segurança possíveis.

A Resolução ANTT 5.998/2022 estabelece no Artigo 21 que as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos perigosos devem ser realizadas atendendo-se às normas e instruções de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelos órgãos competentes. Portanto o agente deve ficar atento se a empresa infratora está atenta as condições de segurança quando providenciar o remanejamento ou transbor-

do.

Portanto, cabe ao agente em serviço avaliar criteriosamente as condições já citadas e decidir sobre a realização ou não das medidas administrativas.

3.1.8.6 Observações

Para a autorização da aplicação da medida administrativa, deve-se observar ainda se o veículo que receberá a carga atende à Regulamentação de Transporte de Produtos Perigosos. Outro fator preponderante é avaliar se o veículo que transporta o produto perigoso está devidamente isolado dos demais veículos retidos, de modo a minimizar os riscos aos usuários.

Os veículos transportando produtos perigosos terão prioridade no atendimento perante os demais, inclusive quanto à lavratura de Auto de Infração.

Conforme § 1º do art. 54 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, a critério do agente, observadas as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos.

O agente que, optar pela liberação das medidas administrativas conforme artigo supracitado, deverá registrar as justificativas para tomada de decisão.

3.1.9 Passageiros

Ocorrendo excesso de peso em veículos da espécie passageiros, será lavrado AIT e o infrator será o Transportador, sendo este a empresa responsável pelo transporte, com base em bilhete de passagem ou nota fiscal de serviço de transporte, ou o proprietário do veículo e equiparado (arrendatário, possuidor).

Todos os ônibus devem ter as plaquetas verificadas para confirmar o limite da CMT e o limite técnico dos eixos.

Os postos de pesagem cuja sinalização esteja adequada à execução da fiscalização de excesso de peso e CMT em veículos de transporte coletivo de passageiros deverão observar as seguintes orientações:

- a. Ao atendimento a veículos transportando passageiros deverá ser dada prioridade.

- b. A fiscalização de excesso de peso e CMT nos veículos de transporte coletivo de passageiros em PPV da ANTT, é obrigatória e não deve ser realizada com caráter educativo.
- e. As medidas administrativas são aplicáveis aos veículos de transporte coletivo de passageiros, devendo ser avaliados os riscos as condições de segurança, que podem exigir a existência de condições adequadas para sua realização - devendo o agente de trânsito justificar, de todo modo, satisfatoriamente, o que motivou a dispensa da medida administrativa, nos termos do art. 54, §1º da Res. CONTRAN nº. 882/21.
- f. Obedecer à Resolução CONTRAN nº 882/2021, e as tolerâncias definidas na Lei nº 14.229/2021.

Os limites de peso por eixo de veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros serão aqueles constantes do Quadro 4 e o PBT será o somatório dos limites individuais dos eixos conforme art. 7º, II, da Resolução CONTRAN nº 882/2021. Tais limites não se aplicam para os veículos de características urbana para transporte de passageiros.

Os limites máximos de dimensões para os veículos de transporte coletivo de passageiros são:

Quadro 10 - Limites de Dimensões Ônibus

Dimensão		Medida (m)
Largura		2,60
Altura		4,40
Comprimento	Veículos não articulados na configuração de chassi 8x2	15
	Veículos articulados de transporte coletivo de passageiros	19,80

Será obrigatória a emissão de Autorização Específica pelo OEER com jurisdição sobre a via para os veículos de transporte de passageiros com comprimento superior a 19,80m. Esses veículos terão largura máxima de 2,60m e seus limites de comprimento serão conforme descritos na Autorização.

Quadro 11 – Dimensões Veículos de Passageiros com AE

Tipo de veículo	L (m)
Veículos articulados	$19,80 \leq L < 25,0$
Veículos biarticulados	$25,0 \leq L < 30,0$

Esses veículos só poderão transitar durante o dia, do amanhecer ao pôr do sol com velocidade máxima de 60km/h.

3.1.10 Carga Líquida e a Granel

As balanças de pesagem precisam estar devidamente verificadas pelo órgão metrológico e liberadas para a medição de peso em veículos transportando carga líquida, não podendo ter restrição ou impedimento no laudo de verificação.

Os veículos transportando carga líquida à granel não estão isentos da fiscalização de peso caso a balança não esteja devidamente verificada e liberada para esse tipo de carga. Nestes casos, excepcionalmente, a fiscalização é feita apenas por documento fiscal.

A fiscalização de veículos transportando carga líquida ou gasosa pode ser feita mediante análise de documentação fiscal, não sendo aplicada a tolerância de 5% sobre os limites de PBT/PBTC.

Entretanto, há uma exceção prevista no art. 16 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, que cria Autorização Específica (AE) para os veículos ou combinações de veículos licenciados e registrados de 1º de janeiro de 2000 até 31 de dezembro de 2007 equipados com tanques fabricados nesse período que apresentem excesso de até 5% nos limites de PBT/PBTC.

A AE de que trata o art. 16 pode ser requisitada a qualquer tempo e pode ser emitida somente para a unidade rebocada com ou sem a unidade tratora.

Outra exceção é prevista pelo art. 62 da Resolução CONTRAN nº 882/202, que permite a aplicação da tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no PBT ou PBTC para veículos que estiverem transportando produtos classificados como Biodiesel (B-100), por meio de balança rodoviária ou por meio de nota fiscal para todos os veículos não adaptados

para esse tipo de transporte até o seu sucateamento.

Não há impedimento quanto à execução da fiscalização por meio de documento fiscal, caso em que não haverá a aplicação da tolerância estabelecida de 5% para o PBT ou PBTC. Cabe observar que veículos transportando carga líquida à granel não estão isentos da pesagem e devem ser submetidos à fiscalização de PBT/PBTC/CMT por documento fiscal quando apontado excesso de peso em sua passagem pela balança de precisão.

3.1.11 Cargas Especiais e AET

O art. 101 do CTB estabelece que poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do CONTRAN. Os veículos ou combinações de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN utilizados no transporte de carga devem transitar somente com a respectiva AET.

A autoridade emitente da AET para trânsito em rodovias federais é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). O parágrafo único do art. 1º da Resolução DNIT nº 11/2022, que trata sobre o uso de rodovias federais por veículos ou CVCs e equipamentos destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em pesos e dimensões, define que as regras nela estabelecidas vigorarão também nas rodovias federais operadas sob concessão ou delegação atendidos os termos do contrato de concessão ou convênio de delegação.

O veículo especial é aquele construído com características específicas, destinado ao transporte de cargas indivisíveis excedentes em peso ou dimensões, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado, que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, máquinas perfuratrizes, usinas ou subestação móveis, caminhões Munck ou guindautos, entre outros.

A Resolução CONTRAN nº 882/2021 dispõe em seu art. 18 que as CVC com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, com PBT acima de 57t ou com comprimento total acima de 19,80 m só podem circular portando AET, excluindo-se dessa obrigatoriedade os veículos de uso bélico nos moldes da Resolução CONTRAN nº 570 de 16 de dezembro de 2015 ou suas sucedâneas.

	Configuração	Comprimento (L)	PBT ou PBTC (t)
A	Combinações de Veículos de Carga com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora	$19,80 < L \leq 30$	$\leq 57t$
B	Combinações de Veículos de Carga com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora	$25 \leq L \leq 30$	$> 57t$
C	Combinações de Veículos de Carga com mais de duas unidades incluindo a unidade tratora	$L > 19,80$	> 57

Caso a CVC apresente comprimento menor que 25m e PBTC menor ou igual a 74 toneladas será concedida AET de forma excepcional desde que as unidades tracionadas sejam registradas até 03 de fevereiro de 2006, sendo exceção ao requisito dessa data de registro os veículos de transporte de animais vivos (boiadeiros) articulados com até 25m de comprimento.

Atentar para o § 5º do art. 19 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, pois se a CVC apresentar os seguintes requisitos:

- a) comprimento maior ou igual a 25m e menor que 30m;
- b) PBTC maior que 57t e igual ou inferior a 74t;
- c) Não houver restrições físicas relacionadas a gabaritos da geometria viária ou OAE;

Cumpridas essas condições, e a critério do OEER poderá ser dispensada a concessão de AET. Trata-se, portanto, de ato discricionário do OEER com jurisdição sobre a via. Depreende-se desse trecho que não é o caso de apenas se enquadrar nos limites de dimensões e PBTC.

A Resolução DNIT nº 11/2022 definiu em seu art. 11, I e II, os limites máximos amparados por AET de peso nos eixos ou linhas de eixos do conjunto transportador ou veículo especial, que será transmitido às superfícies das vias públicas, conforme disposto.

Quadro 12 – Limites Máximos de Peso por Eixo amparados por AET

Configuração	Quantidade de Pneumáticos	L comprimento total (m)	Limite Máximo de Peso (t)
Eixo Isolado	02	–	7,5
	04	–	12,0
	08	–	16,0
Dois Eixos em Tandem	04	$1,35 \leq L < 1,50$	22,0
	08		24,0
	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	24,0 24,0
Dois Eixos (direcionais) Não em Tandem	04	$1,35 < L \leq 2,40$	15,0
Três Eixos em Tandem	04	$1,35 < L < 1,50$	28,5
	08		34,5
	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	30,0 36,0
Quatro ou Mais Eixos em Tandem	04	$1,35 \leq L < 1,50$	9,3
	08		11,3
	04 08	$1,50 \leq L \leq 2,40$	10,0 12,0
Dois ou mais eixos com suspensão e direção hidráulica	08	$1,35 \leq L < 1,50$	11,3
		$1,50 \leq L < 2,40$	12,0
		$L \geq 2,40$	16,0

Quadro 13 – Limites Máximos de Peso por Eixo para Veículos Especiais

Configuração com Uso de Pneus Convencionais	Quantidade de Pneumáticos	L comprimento total (m)	Limite Máximo de Peso (t)
Eixo isolado	02	-	10,0
	04	-	13,75
Dois eixos em Tandem	04	$1,35 < L < 2,40$	27,5
Dois Eixos (direcionais ou não) Não em Tandem	04	$1,35 < L \leq 2,40$	15,0
Três Eixos em Tandem	12	$1,35 < L < 2,40$	36,0

Ao veículo que apresentar excesso de peso ou dimensões, deve ser verificado se o transporte está amparado por AET, deve então verificar se os excessos apurados estão contemplados pela AET e se ela é válida, caso afirmativo, o veículo é liberado para prosseguir viagem.

Nos termos do § 4º do art. 19 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, a AET é concedida para o caminhão-tractor devendo especificar os limites de comprimento e PBTC da CVC **sendo vinculada às unidades rebocadas**, sendo facultada a substituição dessas unidades a qualquer tempo desde que mantidas as configurações e características de dimensões, peso e CMT. A interpretação aqui é de que as unidades rebocadas podem ser substituídas considerando àquelas listadas na AET, não sendo permitidas unidades não listadas.

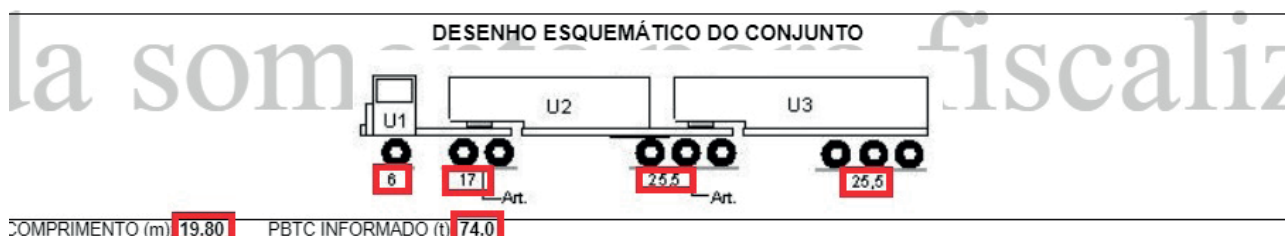


Figura 49 – Exemplo AET

No exemplo da Figura 72, a AET foi emitida para duas unidades rebocadas com eixo triplo in tandem com limite de 25,5t, comprimento de 19,80m e PBTC de 74t. Se no ato da fiscalização a além das duas unidades rebocadas houver um veículo do tipo *dolly* compondo

a CVC e ela medir 23m, o veículo não poderá prosseguir viagem, ainda que as placas sejam as mesmas descritas na AET, pois não estará acobertado pela AET sendo necessário a emissão de nova autorização.

A AET para veículos especiais é válida se estiver no prazo de validade, corresponder à carga transportada (única viagem da carga, vazio ou com equipamentos do transporte), estiver no percurso autorizado, com o veículo ou combinação de veículos descrito e no horário permitido na Autorização.

Para casos de usuários que não apresentem a AET, mas em consulta ao SIAET - <https://siaet.dnit.gov.br/fiscalizacao/> seja verificado que há uma AET válida que acoberte aquela operação de transporte, deverá ser considerado o documento válido no sistema para efeitos de aferição de peso. Ademais, toda AET apresentada em posto de fiscalização da ANTT deve ser averiguada no SIAET para que seja verificada sua autenticidade e, caso seja atestada tratar-se de documento falso, o caso deve ser encaminhado à autoridade policial com circunscrição sob a via.

Se o veículo apresentar excesso de PBT/PBTC ou no eixo superior aos limites estabelecidos pela AET, o agente deverá lavrar auto de infração com base no CTB, admitindo como limites legais o limite autorizado pela AET, restringindo ao valor do limite regulamentar. Se o excesso for constatado por equipamento, deve ainda considerar a tolerância definida na legislação em vigor.

Caso a AET esteja vencida ou inválida, o agente deverá lavrar auto de infração, desconsiderando os limites de peso nela estabelecidos. Por exemplo, se um veículo tipo Rodotrem (CTSS12+) não tem AET válida, o limite de PBT passa a ser o máximo da Resolução CONTRAN nº 882/2021, que é de 57t mais a tolerância, independentemente dos limites para cada grupo de eixos.

O veículo só poderá prosseguir viagem se efetuar a medida administrativa cabível ou apresentar AET que ampare o excesso apurado, observado, em quaisquer das ações, o disposto na Resolução CONTRAN nº 882/2021.

Se as dimensões dos veículos impedirem sua entrada no PPV ou, ainda que possam entrar, se o raio de curvatura da pista de saída do pátio do PPV não for adequado à manobra desses veículos com segurança, a fiscalização de peso deverá ser feita por meio de documento fiscal, observada a respectiva AET, caso a via contenha sinalização que indique ao condutor de veículo nestas condições a obrigatoriedade de parada em local adequado e contíguo ao PPV, para a devida fiscalização.

A Figura 73 apresenta o modelo de AET emitida pelo DNIT e todos os campos que são dela constantes. Nos termos do art. 22 da Resolução CONTRAN nº 882/2021, na AET deve constar no mínimo:

- I – a identificação do órgão emissor;
- II – o número de identificação;
- III – a identificação e características do(s) veículo(s);
- IV – o peso e dimensões autorizadas;
- V – o prazo de validade;
- VI – o percurso; e
- VII – a identificação em se tratando de carga indivisível.

Observe-se que há Autorizações Especiais emitidas pelos Departamentos de Rodagem Estaduais os quais tem circunscrição sob as rodovias estaduais, não cabendo a utilização destas para trânsito em rodovias federais.

3.2 PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO

3.2.1 Registro das Operações

Para o registro de toda e qualquer informação relevante relacionada à operação, o servidor da ANTT em serviço ou o supervisor das atividades dos PPV's utilizarão o RDO-Registro Diário de Ocorrências eletrônico.

Devem ser registradas no RDO , as seguintes informações:

- i. Ocorrências que provoquem ou necessitem de intervenção dos servidores da ANTT ou de acionamento de policiamento;
- ii. Registros de veículos que permanecerem no pátio após o término do turno com a devida providência que deve ser adotada pelos operadores das concessionárias;
- iii. Todas as liberações excepcionais de veículos; e
- iv. Informações que o servidor do turno julgue relevantes.

A concessionária possui registro próprio de ocorrências, não existindo nenhuma relação com o livro de ocorrências da ANTT e nem deverá servir como subsídio de qualquer espécie para ações de apuração de conduta disciplinar de servidores.

3.2.2 Suspensão das Operações de Pesagem

Poderá haver fechamento parcial ou total do PPV **somente** quando inviabilizada a operação do PPV ou não asseguradas as condições de segurança dos usuários.

Em qualquer situação, o processo de fiscalização será suspenso sempre por iniciativa ou com anuência do servidor da ANTT, sendo a ocorrência registrada e informada às instâncias superiores e consignada no Registro Diário de Ocorrência (RDO) ou relatório específico de forma detalhada, indicando os motivos e eventuais ações tomadas.

Quando o pátio de estacionamento estiver com sua lotação superior a 80%, a critério do servidor da ANTT, as operações de pesagem poderão ser paralisadas momentaneamente, reiniciando imediatamente quando a lotação for inferior a 80% das vagas do pátio de estacionamento.

O fechamento do PPV ocorrerá no prazo estritamente necessário à normalização da operação. Salvo para o uso da estrutura do posto para fiscalização geral, a liberação do processo de fiscalização do PPV consiste na colocação pela Concessionária de dispositivos de uso temporário, conforme Resolução CONTRAN nº 160/2004 e suas alterações, que impeçam a entrada de veículos pesados na balança paralisada. Ressalta-se que a balança seletiva deve permanecer aberta sempre que possível, caso o fator motivador do fechamento do posto não envolva a sua operação, mantendo a sinalização semafórica de retorno à rodovia nesses casos.

3.2.3 Expediente Administrativo

O Sistema de Fiscalização, Autuação, Multas e Arrecadação (SIFAMA) funcionará, geralmente, de modo on-line. Caso não haja disponibilidade de internet no posto, ou o serviço tenha sido interrompido, cabe ao servidor que constatou a infração a lavratura do auto de infração no SIFAMA assim que reestabelecido o acesso à internet.

O SIFAMA é o sistema de domínio e uso exclusivo da fiscalização da ANTT. As senhas e logins utilizados para acessar o SIFAMA são pessoais e intransferíveis a terceiros. Não é permitido o uso indevido de senhas e logins por parte de terceiros que não o próprio servidor.

É de responsabilidade de cada servidor verificar periodicamente (no máximo a cada 5 dias) os autos pendentes de assinatura digital, de modo que tal procedimento (assinatura) seja executado a tempo de evitar decadências. Em caso de impossibilidade de assinatura por falha no SIFAMA, essa situação deve ser informada à chefia imediata e encaminhada, pelo servidor, para o e-mail “Problemas Assinaturas SIFAMA” <assinaturas.sifama@antt.gov.br> registrada em livro de ocorrência próprio e no RDO, além de ser informada a chefia imediata para que possam ser encaminhadas ao SUTEC ou setor responsável pela solução do problema.

A supervisão do pátio de estacionamento é de responsabilidade do servidor da ANTT, cabendo a este, a execução da liberação do veículo. A operação dos sistemas de suporte e apoio ao controle de pátio e de pesagens é de responsabilidade de cada concessionária sob supervisão do servidor da ANTT em serviço no turno.

As informações apontadas no RDO devem ser fidedignas, principalmente no que tange aos veículos fiscalizados, rotinas de operação e servidores da ANTT escalados nos respectivos turnos. O RDO eletrônico, cujo preenchimento está sob a responsabilidade de operadores das Concessionárias, deve ter suas informações revisadas pela supervisão da ANTT em cada PPV, onde houver, ou pelo(s) servidor(es) do respectivo turno.

Ao final de cada turno, o RDO deverá ser validado pelo responsável do turno e encaminhado à coordenação responsável, com periodicidade estabelecida pela citada coordenação.

Caso o servidor da ANTT identifique algum erro ou inconsistência no RDO poderá pedir sua correção ou caso discorde de alguma informação apresentada no RDO, deverá solicitar o registro de sua versão dos fatos em campo de observação do próprio RDO, mantendo a versão original apresentada pela concessionária para posterior verificação.

O servidor deverá registrar no Livro de Ocorrências sempre que houver discordância com relação ao descrito no RDO, ou registrar por *e-mail* quando for o caso. Ao executar a supervisão das operações de pesagem, os servidores poderão, no decorrer das fiscalizações, acompanhar a inserção de dados antecipadamente.

3.3 DISPOSIÇÕES GERAIS

Autuações relativas às dimensões veiculares aguardam regulamentação de sistemas automatizados de fiscalização por parte do INMETRO.

As verificações de comprimento veicular devem restringir-se àquelas composições cujas medidas são necessárias para determinar os limites e capacidades de peso. A medição da composição veicular, quando no pátio, é de responsabilidade da concessionária, supervisionada por agente da ANTT, quando possível

No caso de conflitos que exijam presença de agente policial, fica a cargo da concessionária entrar em contato com a autoridade policial para dirimir conflitos, caso o atendimento pelo fiscal via meios de comunicação com o usuário não resolva a situação.

É permitida a execução de operação em modo “TODOS PARA DENTRO” com intuito de fiscalizar e ampliar a verificação de determinados modelos de veículos desde que justificada tecnicamente. Nesse caso, deve ser efetuado o registro no RDO e a solicitação de autorização prévia à Coordenação responsável.

Qualquer ação não rotineira ou alheia às fiscalizações de pesagem que exijam abordagens de veículos nas pistas, seja by-pass, seletiva ou lenta, poderá ocorrer, excepcionalmente, desde que previamente autorizado pela Coordenação responsável com execução prevista na programação de comandos operacionais.

Composições em circulação, mas que ainda carecem de homologação pelo SENATRAN deverão ser tratadas pontualmente, até que haja padronização. pela Coordenação, alinhada à Gerência e Superintendência competente. Havendo a possibilidade de aferição dos pesos por eixos, os valores aferidos deverão ser utilizados como referência para aplicação da autuação atribuindo a classificação “genérica” e inserindo os limites de eixos conforme previsto na Resolução CONTRAN nº 882/2021, ou posterior, que a revogue.

Para o caso dos semirreboques com 4º eixo incluído, não homologados pelo SENATRAN, mas que possuam no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) a informação da inclusão do eixo, a fiscalização da ANTT atuará da seguinte forma:

- i. Para fiscalização de eixos aceitará o 4º eixo, aplicando os valores estabelecidos nos incisos II a VIII do art. 6º da Resolução CONTRAN nº 882/2021; e
- ii. Para fiscalização de PBT/PBTC adotará como limites os valores trazidos no § 1º do art. 6º da Resolução CONTRAN nº 882/2021, independentemente da quantidade de eixos do veículo.

Para comunicação e adoção dos procedimentos relacionados à ausência do condutor ou proprietário de veículo ou combinação de veículos que esteja retido para cumprimento de medida administrativa de transbordo ou remanejamento, considera-se abandonado o veículo após 24 (vinte e quatro) horas sem que o condutor ou proprietário esteja presente ou acompanhando a regularização.

Comprovada a ausência de responsável pelo veículo, o agente do turno deverá comunicar à Coordenação responsável para tomada de providências quanto à remoção. O procedimento deverá ser registrado. *. Caso seja abandonada chave do veículo ou qualquer documento ou objeto relacionado ao veículo retido ou à operação de transporte, diverso dos documentos comprobatórios de transporte, estes objetos serão recolhidos pelos prepostos da Concessionária de Rodovias e serão encaminhados ao Centro de Operação ou local ou setor específico para reserva de objetos encontrados na rodovia, visando o arquivamento e posterior devolução ao proprietário ou interposta pessoa, formal e devidamente representada).*

“Na impossibilidade técnica ou legal de aferição de peso por equipamento de pesagem e **quando for possível a verificação da tara do veículo** em conjunto com o Peso Declarado em Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de Carga, não será admitida tolerância sobre os limites de peso para a lavratura do Auto de Infração, de acordo com o Art. 12 da Resolução CONTRAN nº 882/2021. O citado dispositivo permite a execução da fiscalização de peso em qualquer tempo e local.

É expressamente proibida a permanência de pessoas não autorizadas nas áreas do PPV devendo ser acionada a Concessionária sempre que for verificado o descumprimento dessa exigência.

Todos os servidores devem atentar-se para os prazos de assinatura digital das autuações sob sua responsabilidade no SIFAMA. A prescrição de autuações sujeitará o servidor às penalidades previstas em Lei.

Conforme definido na Resolução CONTRAN nº 902/2022, são obrigados a adentrarem às áreas destinadas à pesagem os VEÍCULOS PESADOS, ou seja: ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações.

Conforme Portaria DENATRAN nº 85/2013, para fins da entrada às áreas destinadas à pesagem de veículos, veículos motor-casa não são considerados como veículo pesado.

Diferentemente da Resolução CONTRAN nº 798/2020 que trata da fiscalização de velocidade, e define veículo leve tracionando outro veículo como um veículo pesado, na legislação da fiscalização de excesso de peso não há enquadramento para veículo leve.

Para fiscalização de peso, são considerados nas balanças, as composições definidas na Resolução CONTRAN nº 902/2022, não sendo incluída a composição veicular com veículo leve.

O processo de pesagem está parametrizado para veículos de carga com valores maiores de peso bruto, não havendo especificações dos limites de peso por eixo dessas combinações, não ocorrendo assim, efetividade na fiscalização pela balança com requisitos metrológicos para autuação.

Então, para fins da fiscalização nos PPV, entende-se que “VEÍCULOS PESADOS” correspondem a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações, excetuam-se da exigência estabelecida:

- I – Veículos classificados como leves (automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário) tracionando reboque ou semirreboque;
- II – Veículos de transporte de valores;
- III – Veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias;
- IV – Veículos com dimensões superiores aos gabaritos do Posto de Pesagem de Veículos (PPV);
- V – Veículos de uso bélico; e
- VI – Veículos utilizados na prestação dos serviços de socorro e emergência aos usuários das rodovias.

A fiscalização não deve autorizar a realização de filmagens ou reportagens nem mesmo as realizadas por usuários, no âmbito dos postos de pesagem exceto as que disponham de prévia autorização da ASCOM. Toda ocorrência envolvendo mídias de comunicação deve ser imediatamente informada à Coordenação responsável. A supervisão das operações de pesagem, bem como, das demais atividades de suporte às fiscalizações, é

de responsabilidade dos servidores dos turnos e qualquer intervenção que demande a emissão de ordem aos operadores das Concessionárias deve estar estritamente relacionada às operações do PPV. Não cabe aos servidores da agência envolvimento em assuntos administrativos ou funcionais da Concessionária desde que não impliquem na obstrução ou realização de procedimentos estranhos aos estabelecidos neste Manual de Fiscalização ou nas Resoluções da ANTT ou na lei. Na ocorrência dessas situações, os servidores deverão comunicar o fato por e-mail ao supervisor do posto, quando houver e à respectiva Coordenação Regional.

O SIFAMA WEB deve ser utilizado sempre que houver necessidade de alteração nos limites estabelecidos para eixos ou quando houver configuração veicular não homologada pelo Senatran. O SIFAMA WEB permite ao servidor, alterar os limites com intuito de confeccionar o auto de infração e poderá ser utilizado também em casos de veículos portando AET.

As autuações de PBT e CMT devem seguir os menores valores dentre os encontrados nos limites técnicos estabelecidos pelo fabricante constantes da plaqueta de inscrição de pesos e capacidades do veículo, na ficha técnica do veículo ou, alternativamente, no QFV emitido pelo DNIT.

As imagens registradas por sistemas de foto-fuga homologados serão inseridas automaticamente no SIFAMA com previsão de validação das imagens sob a responsabilidade do servidor responsável. Enquanto o fluxo não estiver concluído no SIFAMA, as imagens registradas não têm validade para sustentar qualquer ação da fiscalização.

Para entendimento uniforme sobre a aplicação da legislação de trânsito, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), através da [Resolução CONTRAN nº 985, de 15 de dezembro de 2022](#) apresenta o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Neste sentido, considerando o efeito vinculante do MBFT para a Agência Nacional de Transportes Terrestres integramos como anexo ao presente Manual todo o conteúdo do MBFT.

Recomenda-se, para fins de conhecimento, a leitura das Fichas de Fiscalização, sendo que as Fichas específicas relacionadas às Resoluções do CONTRAN nº 882/2021 e 902/2022, em razão da especialidade temática e procedimental, são de conhecimento e aplicação obrigatórios.

Link: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran>

4 ANEXO I – TERMINOLOGIA E CONCEITOS

Glossário Legal

- **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.
- **CAMINHÃO** – veículo automotor destinado ao transporte de carga, com PBT acima de 3.500 kg, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, desde que tenha capacidade máxima de tração compatível.
- **CAMINHÃO-TRATOR** – veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
- **CAMINHONETE** – veículo destinado ao transporte de carga com PBT de até 3.500 kg.
- **CAMIONETA** – veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
- **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.
- **CARGA INDIVISÍVEL** – a carga unitária, representada por uma única peça estrutural ou por um conjunto de peças fixadas por rebiteagem, solda ou outro processo, para fins de utilização direta como peça acabada ou, ainda, como parte integrante de conjuntos estruturais de montagem ou de máquinas ou equipamentos, e que pela sua complexidade, só possa ser montada em instalações apropriadas;
- **COMBINAÇÃO DE VEÍCULO DE CARGA (CVC)** – veículo de tração ou de carga, mais seu(s) semirreboque(s) e/ou reboque(s).
- **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 no CTB.

- **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 do CTB.
- **INFRAÇÃO** – inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito Brasileiro, 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.
- **MICROÔNIBUS** – veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
- **MOTOR-CASA (MOTOR-HOME)** – veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
- **OEER** – Órgão ou Entidade Executiva Rodoviária da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal (OEER): órgão com circunscrição sobre a via, cujas competências são estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)
- **ÔNIBUS** – veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
- **OPERAÇÃO COERCITIVA** – modo de operação do PPV em que a aferição de peso veicular é realizada mediante fiscalização, executada por agente situado presencial ou remotamente, podendo resultar na aplicação de penalidades e medidas administrativas previstas em lei.
- **PÁTIO DE ESTACIONAMENTO** – espaço destinado à execução das operações relacionadas à aplicação de medidas administrativas de retenção, transbordo e remanejamento, e demais operações de fiscalização de competência da ANTT e de órgãos conveniados, previstas em lei e executadas sob a supervisão e autorização de servidor da ANTT, presencial ou remotamente.
- **POSTO DE PESAGEM VEICULAR (PPV)** – infraestrutura administrada pela Concessionária destinada ao exercício dos serviços de suporte e apoio à execução da fiscalização pelo agente da ANTT – presencial ou remoto – do peso, da capacidade máxima de tração e das condutas tipificadas nos arts. 209 e 239 do CTB, assim como a aplica-

ção das medidas administrativas cabíveis e a execução das demais fiscalizações de competência da ANTT.

- **PESO VERIFICADO** – é aquele verificado no instrumento metrológico de pesagem ou, no caso de fiscalização, por documento de embarque, a tara do veículo ou CVC, acrescido do peso declarado.
- **PESO DECLARADO** – é o peso total declarado pelo embarcador no documento de embarque.
- **PESO BRUTO TOTAL (PBT)** – peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
- **PESO BRUTO TOTAL COMBINADO (PBTC)** – peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semirreboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
- **REBOQUE** – veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
- **SEMIRREBOQUE** – 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.
- **TRATOR** – veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação, e tracionar outros veículos e equipamentos.
- **VEÍCULO DE CARGA** – veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
- **VEÍCULO ESPECIAL** – aquele construído com características especiais e destinado ao transporte de carga indivisível e excedente em peso e /ou dimensão, incluindo-se entre esses os semirreboques dotados de mais de 3 (três) eixos com suspensão mecânica, assim como aquele dotado de equipamentos para a prestação de serviços especializados, que se configurem como carga permanente;
- **VEÍCULO DE PASSAGEIROS** – veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
- **VEÍCULO MISTO** – veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

5 ANEXO II – Glossário Prático

Aqui são apresentadas as expressões comumente utilizadas no âmbito do transporte rodoviário de cargas e passageiros:

- **BEXIGÃO** – denominação utilizada por caminhoneiros para se referir ao equipamento que permite a suspensão de alguns eixos do veículo.



Figura 51 – Bexigão

- **BIG BAG** – são recipientes grandes, cúbicos e flexíveis, feitos de tecido em polipropileno, fazendo com que o tecido tenha alta resistência ao rompimento.



Figura 52 – Big Bag

- **CARGA À GRANEL** – expressão que caracteriza mercadorias não transportadas em embalagens ou volumes distintos, ou seja, o próprio compartimento de carga do veículo é a embalagem da mercadoria; o transporte pode ser de grânéis sólidos (cereais, terra, areia) ou líquidos (combustível, água).
- **CARRETA** – denomina um veículo articulado, contemplando caminhão-trator mais o semirreboque; muitas vezes também é utilizado para se referir ao **semirreboque**.



Figura 53 – Carreta

- **CARROCERIA** – estrutura que preenche o chassi do veículo; nos veículos de carga, costuma-se atribuir esta expressão para designar a parte do veículo destinada ao acondicionamento da carga durante o transporte; existem vários tipos de carrocerias, destinadas aos diferentes tipos de carga transportada.



Figura 54 – Basculante Lateral



Figura 55 – Basculante Traseira

- **BASCULANTE** – Compartimento funcional constituído de compartimento aberto para o transporte de cargas com sistema de basculamento no sentido lateral ou traseiro para o rápido escoamento. Geralmente, essa carroceria é destinada ao transporte de brita, areia, minério, grãos e outros produtos à granel descarregados por escoamento livre pelo basculamento da caixa de carga.
- **BOIADEIRO ou GAIOLA** – carroceria destinada ao transporte de carga viva.



Figura 56 – Boiadeiro

- **CARGA SECA** – também conhecida como carroceria aberta, compartimento simples sem teto destinado ao transporte de carga seca em geral; modelo bastante comum nas rodovias brasileiras.



Figura 57 – Carga Seca

- **CARGAS ESPECIAIS** – destinadas a realizar o transporte que necessita de autorização especial de trânsito (AET), por apresentar excesso nos limites de dimensões ou de peso.



Figura 58 – Carga Especial

- **CEGONHA** – carroceria adaptada especialmente para o transporte de outros veículos, tais como automóveis (mais comuns), microônibus, ônibus, caminhões e similares.



Figura 59 – Cegonha

- **FRIGORÍFICO** – utilizado para o transporte de produtos perecíveis que necessitem de acondicionamento especial refrigerado, como carnes e laticínios.



Figura 60 – Frigorífico

- **BAÚ** – assim como as carrocerias abertas, é bastante comum tanto nas rodovias brasileiras quanto nos grandes centros urbanos; o alumínio é o principal material utilizado, o que proporciona menor valor de tara ao veículo.



Figura 61 – Caminhão Baú

- **GRANELEIRO** – muito utilizado para o transporte de cereais à granel, como soja, milho e arroz.



Figura 62 – Graneleiro

- **PLATAFORMA** – utilizada para remoção de veículos, com todas as ferramentas necessárias para a função, tal como cordas de amarração e guincho.



Figura 63 – Plataforma

- **PORTA-CONTÊINER** – aplicada ao transporte de contêineres; muito comum no transporte internacional com a utilização do modal marítimo (porto marítimo); por este motivo, é comum que estes contêineres estejam lacrados pela Receita Federal do Brasil (RFB).



Figura 64 – Porta Contêiner

- **SIDER LONADO** – possui a característica de ampla abertura das laterais da carroceria, o que propicia grande versatilidade no manuseio da carga; é bastante utilizado no transporte de cargas **paletizadas**.



Figura 65 – Sider Lonado

- **TANQUE** – Carroceria de compartimento fechado, específico para o transporte de líquidos à granel e gases.



Figura 66 – Tanque

- **TANQUE PRODUTOS PERIGOSOS** – Carroceria de compartimento fechado, específico para o transporte de produtos perigosos líquidos à granel ou gasosos; a fiscalização para esta espécie de carga é bastante diferenciada.



Figura 67 – Tanque Produtos Perigosos

- **CAVALO MECÂNICO** – nome comumente utilizado para designar a unidade tratora das Combinações de Veículos de Carga (CVC).



Figura 68 – Cavalo Mecânico

- **CHAPA** – nome dado às pessoas que são contratadas provisoriamente e informalmente para a realização de medidas administrativas;
- **DOLLY OU DOLE** – reboque intermediário entre dois implementos rodoviários, funcionando como distribuidor de peso, via de regra, fazendo a ligação entre dois semirreboques. Pode possuir 1, 2 ou até 3 eixos.



Figura 69 – Dolly

- **FURAR A BALANÇA** – expressão utilizada pelos caminhoneiros para se referir ao procedimento de deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem ou desobedecer a sinalização semafórica.
- **TRAÇADO** – expressão utilizada para definir veículo com dois eixos motrizes (diferenciais), que possui tração 6x4 (neste caso, o primeiro número corresponde ao número de pontos de apoio e o segundo de pontos de tração, ou seja, dois eixos motrizes).



Figura 70 – Veículo Traçado

- **CAMINHÃO TOCO** – nome utilizado para caminhão com dois eixos.



Figura 71 – Caminhão Toco

- **CAMINHÃO TRUCADO** – nome utilizado para caminhão com três eixos



Figura 72 – Caminhão Trucado

- **CAVALO TOCO** – nome utilizado para caminhão-trator com apenas dois eixos.



Figura 73 – Cavalo Toco

- **CAVALO TRUCADO** – nome utilizado para caminhão-trator com três eixos.



Figura 74 – Cavalo Trucado

- **BITREM** – combinação formada por um cavalo trator e dois semirreboques acoplados entre si pela “quinta roda” situada na traseira do primeiro semirreboque. Os bitrens mais comuns apresentam sete eixos no total.



Figura 75 – Bitrem

- **TRITREM** – combinação formada por um cavalo trator e três semirreboques acoplados entre si pela “quinta roda” situada na traseira do primeiro semirreboque. Veículo de grandes dimensões utilizado principalmente no transporte florestal, como toras, por exemplo, e também no transporte canavieiro.



Figura 76 – Tritrem

- **RODOTREM** – também chamados de bitrenção, combinação formada por um cavalo trator e dois semirreboques interligados entre si por meio de um veículo intermediário, o dolly.



Figura 77 – Rodotrem

- **RODOTREM 11 EIXOS** – combinação de veículos formada por um cavalo trator e dois semirreboques, com PBTC até 91 toneladas, utilizado principalmente no setor **cana-vieiro**.



Figura 78 – Rodotrem 11 eixos

- **TREMINHÃO** – combinação formada por um caminhão tracionando dois ou mais reboques. São muito empregados no transporte canavieiro.



Figura 79 – Treminhão

- **CANGURU** – combinação formada por um cavalo trator e um semirreboque de três eixos, sendo um isolado e dois em tandem (o eixo isolado do semirreboque é conhecido como “eixo louco”).



Figura 80 – Canguru

- **ROMEU E JULIETA** – Combinação formada por um caminhão e um reboque.



Figura 81 – Romeu e Julieta

- **WANDERLÉA** – veículo articulado com duas unidades, sendo um cavalo trator e um semirreboque dotado de três eixos, todos eles isolados.



Figura 82 – Wanderléa

- **PINO REI** – Elemento mecânico do veículo rodoviário, reboque, semirreboque e, eventualmente, de um dolly, para acoplamento a articulação destes à unidade de tração ou outro reboque.



Figura 83 – Pino Rei

- **QUINTA RODA** – equipamento que faz o elo entre o cavalo mecânico e a carreta, localizada na parte traseira do caminhão.

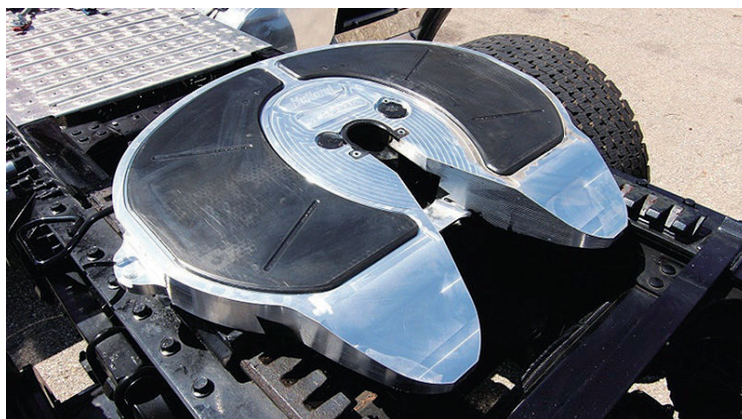


Figura 84 – Quinta Roda

- **Silo ou “Cebolão”** – veículo ideal para o transporte de cimento, cal, cinzas, areia, talco industrial, farinha, barrilha e outros materiais compostos de micropartículas que utilizam sistema de descarga por pressurização.



Figura 85 – Silo Cebolão

- **Silo Graneleiro** – veículo destinado ao transporte de grãos diversos, cereais e ração.



Figura 86 – Silo Graneleiro

- **Suspensão em Tandem:** os eixos de determinado conjunto ou grupo de eixos constituem um conjunto integral de suspensão. Pode ser de dois tipos:
 - 1) Bogie, utilizada em caminhões com tração 6x4;
 - 2) Balancim, utilizada em caminhões com tração 6x2.

Nos 2 modelos, os eixos trabalham em conjunto. Ao passar por alguma depressão, um dos eixos desce enquanto o outro sobe de forma a manter o veículo sempre em contato com o solo.



Figura87 - Suspensão em Tandem

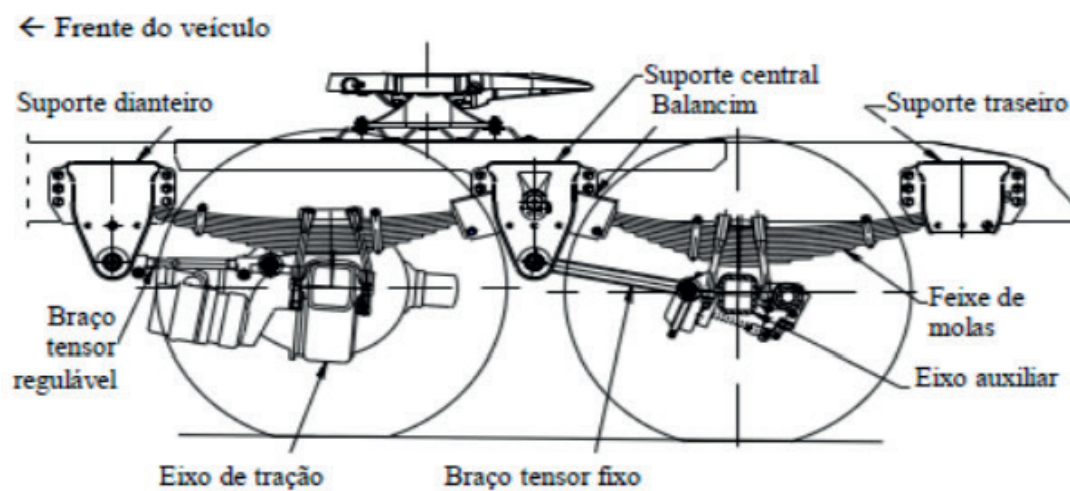


Figura 88 - Desenho Esquemático da Suspensão em Tandem

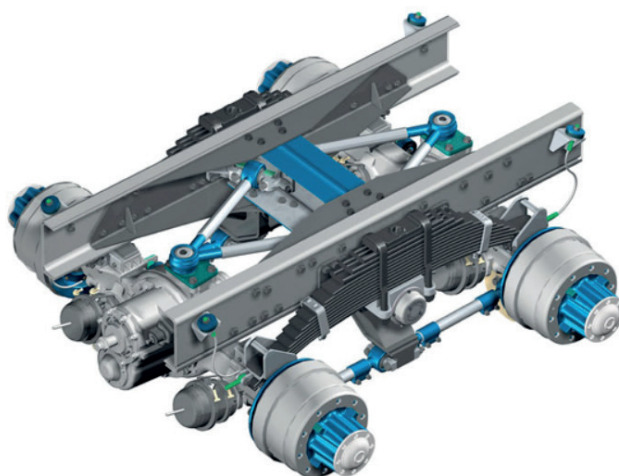


Figura 89 – Suspensão em Tandem Tipo Bogie

Fonte: <https://5.imimg.com/data5/XV/OH/MY-29782705/bogie-suspension-spare-parts-500x500.jpg> (Consulta em: 30/12/2021)

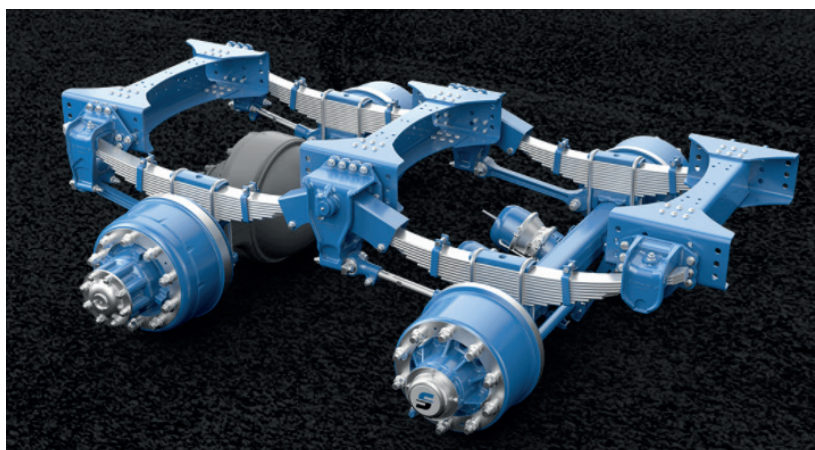


Figura 90 – Suspensão em Tandem Tipo Balancim

- **Suspensão não em Tandem:** os eixos apresentam um conjunto de suspensão independentes entre si.
- **Eixo com Rodagem Simples:** apresentam apenas dois pneumáticos.



Figura 91 – Eixo com rodagem simples

Fonte: <https://free3d.com/sv/3d-model/bus-front-suspension-9640.html> (consulta em 16/12/2021)

- **Eixo com Rodagem Dupla:** apresentam quatro pneumáticos.



Figura 92 – Eixo com rodagem dupla

Fonte: <https://free3d.com/pt/3d-model/heavy-duty-truck-tandem-rear-axle-8467.html> (consulta em 16/12/2021)

- **BALANÇA ESTÁTICA** – A balança estática, comumente conhecida como “balançã”, é um equipamento destinado à verificação de peso, amplamente empregada no agronegócio, indústria, varejo, transportes, centros de distribuição e em pesquisas.



Figura 93 – Balança Estática

- **BALANÇA DINÂMICA** – A balança dinâmica é o equipamento capaz de verificar o peso de um veículo em movimento. Constitui-se de um sistema integrado de placas de pesagem, dispositivos luminosos e hardware/software para tratamento dos dados.

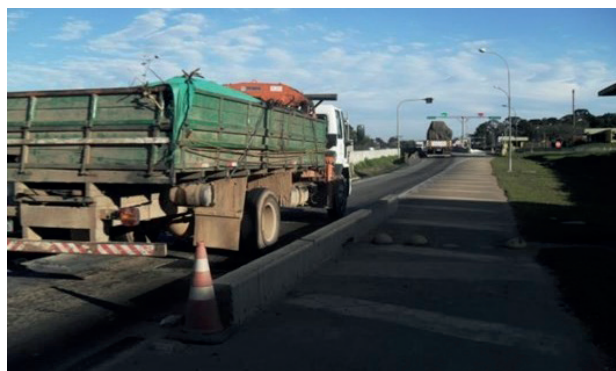


Figura 94 – Balança Dinâmica

Quadro 14 – Tabela Anexa da Portaria SENATRAN nº 268/2022

VEÍCULOS E COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS HOMOLOGADOS PELO SENATRAN

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS											
Caminhão			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
C1			6 + 6 = 12	12							14,00
C2			6 + 10 = 16	16							
C3			6 + 17 = 23	23							
C4			6 + 13,5 = 19,5	19,5							
C5			6 + 13,5 = 19,5	19,5							
C6			12 + 10	22							
C7			12 + 17 = 29	29							
C8			12 + 13,5 = 25,5	25,5							
C9			12 + 13,5 = 25,5	25,5							
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS											
Caminhão Trator + Semirreboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
CTS1			6 + 10 + 10 = 26		26	26					18,60
CTS5			6 + 10 + 10 + 17 = 43		43	43					
CTS6			6 + 10 + 10 + 10 + 10 = 46		45	46					
CTS7			6 + 17 + 10 = 33		33	33					
CTS8			6 + 17 + 10 + 10 = 43		43	43					
CTS9			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5		39,5	39,5					
CTS10			6 + 17 + 25,5 = 48,5		45	48,5					
CTS11			6 + 17 + 10 + 25,5 = 58,5					58,5			
CTS12			6 + 13,5 + 25,5 = 45		45	45					
CTS13			6 + 17 + 10 + 17 = 50		45	50					
CTS14			6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5		45	46,5					

CTS18			$6 + 13,5 + 17 = 36,5$		36,5	36,5					
CTS19			$6 + 17 + 17 = 40$		40	40					
CTS20			$12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5$		45	52,5					
CTS21			$12 + 10 + 25,5 = 47,5$		45	47,5					
CTS22			$12 + 17 + 25,5 = 54,5$		45	54,5					
CTS23			$12 + 13,5 + 25,5 = 51$		45	51					
CTS24			$12 + 17 + 10 = 39$		39	39					
CTS25			$12 + 13,5 + 10 = 35,5$		35,5	35,5					
CTS26			$12 + 17 + 17 = 46$		45	46					
CTS27			$12 + 13,5 + 17 = 42,5$		42,5	42,5					
CTS28			$12 + 17 + 10 + 10 = 49$		45	49					
CTS29			$12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5$		45	45,5					
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS											
Caminhão + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
CR1			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$				36	36			19,80
CR2			$6 + 10 + 10 + 17 = 43$				43	43			
CR6			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$				45	57			
CR7			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$				39,5	39,5			
CR8			$6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5$				45	46,5			
CR9			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$				45	53,5			
CR10			$12 + 17 + 10 + 10 = 49$				45	49			
CR11			$12 + 17 + 10 + 17 = 56$				45	56			
CR12			$12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5$				45	45,5			
CR13			$12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5$				45	52,5			
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS											
Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	

CTSR4			$6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 53$					45	53		
CTSR5			$6 + 13,5 + 10 + 10 + 10 = 49,5$					45	49,5		
CTSR6			$6 + 13,5 + 17 + 10 + 10 = 56,5$					45	56,5		
CTSR7			$6 + 13,5 + 10 + 10 + 17 = 56,5$					45	56,5		
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS											
Caminhão Trator + 2 Semirreboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
CTSS1			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$					36	36		19,80
CTSS2			$6 + 17 + 10 + 10 = 43$					43	43		
CTSS3			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$					39,5	39,5		
CTSS4			$6 + 10 + 17 + 10 = 43$					43	43		
CTSS5			$6 + 17 + 17 + 10 = 50$					45	50		
CTSS6			$6 + 13,5 + 17 + 10 = 46,5$					45	46,5		
CTSS7			$6 + 10 + 17 + 17 = 50$					45	50		
CTSS8			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$					45	57		
CTSS9			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$					45	53,5		
COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)											
Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque			Peso máximo por eixo	PBT E PBTC (t)						Comprimento	
CTSR2+			$6 + 17 + 10 + 10 + 10 = 53$							53	30,00
CTSR3+			$6 + 10 + 10 + 10 + 17 = 53$							53	
CTSR4+			$6 + 17 + 17 + 10 + 10 = 60$							60	
CTSR5+			$6 + 17 + 17 + 10 + 17 = 67$							67	
CTSR6+			$6 + 17 + 17 + 17 + 17 = 74$							74	
CTSR7+			$12 + 17 + 17 + 10 + 10 = 66$							66	
CTSR8+			$12 + 17 + 17 + 10 + 17 = 73$							73	
COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)											
Caminhão Trator + 2 Semirreboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
CTSS1+			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$							36	30,00

CTSS5+			$6 + 17 + 17 + 10 = 50$						50	
CTSS6+			$6 + 13,5 + 17 + 10 = 46,5$						46,5	
CTSS7+			$6 + 10 + 17 + 17 = 50$						50	
CTSS8+			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$						57	
CTSS9+			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$						53,5	
CTSS10+			$6 + 17 + 17 + 25,5 = 65,5$						65,5	
CTSS11+			$6 + 17 + 25,5 + 17 = 65,5$						65,5	
CTSS12+			$6 + 17 + 25,5 + 25,5 = 74$						74	
CTSS13+			$12 + 17 + 17 + 17 = 63$						63	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)

Caminhão + 2 Reboques			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8		Superior ou igual a 25,0
CRR1+			6 + 17 + 10 + 10 + 10 + 10 = 63							63	30,00
CRR2+			6 + 17 + 10 + 10 + 10 + 17 = 70							70	
CRR3+			12 + 17 + 10 + 10 + 10 + 10 = 69							69	

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)

Caminhão Trator + 3 Semirreboques	Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)		Compriment máximo (m)
		Comprimento total (m)		

CTSSS3+			$6 + 17 + 10 + 10 + 17 = 60$							60	30,00
CTSSS4+			$6 + 17 + 17 + 17 + 10 = 67$							67	
CTSSS5+			$6 + 17 + 17 + 10 + 17 = 67$							67	
CTSSS6+			$6 + 17 + 10 + 17 + 17 = 67$							67	
CTSSS7+			$6 + 17 + 17 + 17 + 17 = 74$							74	
CTSSS8+			$6 + 13,5 + 17 + 10 + 10 = 56,5$						56,5		

COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)

Caminhão + Reboque ¹			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8		Superior ou igual a 25,0
¹ Somente para reboques registrados até 30 de abril de 2009.											
CR1+			6 + 10 + 10 + 10 = 36						36		25,00
CR2+			6 + 10 + 10 + 17 = 43						43		

CR5+			$6 + 17 + 10 + 17 = 50$						50	
CR6+			$6 + 17 + 17 + 17 = 57$						57	
CR7+			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$						39,5	
CR8+			$6 + 13,5 + 10 + 17 = 46,5$						46,5	
CR9+			$6 + 13,5 + 17 + 17 = 53,5$						53,5	
CR10+			$12 + 17 + 10 + 10 = 49$						49	
CR11+			$12 + 17 + 10 + 17 = 56$						56	
CR12+			$12 + 13,5 + 10 + 10 = 45,5$						45,5	
CR13+			$12 + 13,5 + 10 + 17 = 52,5$						52,5	

COMPOSIÇÃO QUE NECESSITA DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)

COMPOSIÇÃO QUE NECESSITA DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (RET)				PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque com rala			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior a 16,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 28,0	
CTSRr1+			6 + 17 + 25,5 + 17 + 25,5 = 91							91	30,00
CTSRr2+			6 + 17 + 17 + 17 + 25,5 = 82,5							82,5	
CTSRr3+			6 + 17 + 25,5 + 17 + 17 = 82,5							82,5	

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS										
Ônibus Urbano Convencional	Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)	
		Comprimento total (m)								

OU3			$6 + 17 = 23$	23							14,00
OU4			$6 + 13,5 = 19,5$	19,5							15,00
OU5			$6 + 13,5 = 19,5$	19,5							
OU6			$12 + 10 = 22$		22						
OU7			$12 + 10 = 22$		22						
OU8			$12 + 10 = 22$		22						
OU9			$12 + 17 = 29$		29						
OU10			$12 + 13,5 = 25,5$		25,5						
OU11			$12 + 13,5 = 25,5$		25,5						

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS

COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS											
Ônibus Urbano Articulado	Peso máximo por eixo	PBT E PBTC (t)								Comprimento máximo (m)	
		Comprimento total (m)									
		Inferior				Superior					
		Superior	Inferior	Superior	Inferior	Superior	Inferior	Superior	Inferior		

OUA3			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$							29,5	
OUA4			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$							29,5	
OUA5			$12 + 10 + 10 = 32$							32	
OUA6			$12 + 10 + 10 = 32$							32	
OUA7			$6 + 6 + 17 = 29$							29	
OUA8			$6 + 10 + 13,5 = 29,5$							29,5	
OUA9			$6 + 10 + 13,5 = 29,5$							29,5	
OUA10			$6 + 10 + 6 = 32$							32	
OUA11			$6 + 10 + 6 = 32$							32	
OUA12			$6 + 10 + 10 = 36$							36	
OUA13			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$							39,5	
OUA14			$6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5$							39,5	
OUA15			$12 + 10 + 13,5 = 35,5$							35,5	
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS											
Ônibus Urbano com Reboque			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior ou igual a 15,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Inferior ou igual a 19,8		Superior ou igual a 25,0
OUR1			$6 + 10 + 10 + 10 = 36$							36	19,80
COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)											
Ônibus Urbano Articulado			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)						Comprimento máximo (m)	
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior ou igual a 15,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8		Superior ou igual a 25,0
OUA1+			$6 + 10 + 10 = 26$							26	25,00
OUA2+			$6 + 17 + 10 = 33$							33	
OUA3+			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$							29,5	
OUA4+			$6 + 13,5 + 10 = 29,5$							29,5	
OUA5+			$6 + 6 + 17 = 29$							29	

OUA8+			6 + 10 + 10 + 6 = 32							32	
OUA9+			6 + 10 + 6 + 10 = 32							32	
OUA10+			6 + 10 + 10 + 10 = 36							36	
OUA11+			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5							39,5	
OUA12+			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5							39,5	
OUA13+			6 + 17 + 10 + 10 = 43							43	
COMPOSIÇÕES QUE NECESSITAM DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO (AET)											
Ônibus Urbano Bi-Articulado			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
				Inferior ou igual a 14,0	Inferior ou igual a 15,0	Superior ou igual a 16,0	Inferior a 17,5	Superior ou igual a 17,5	Superior ou igual a 19,8	Superior ou igual a 25,0	
OUB1+			6 + 10 + 10 + 10 = 36								36
OUB2+			6 + 17 + 10 + 10 = 43								43
OUB3+			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5								39,5
OUB4+			6 + 13,5 + 10 + 10 = 39,5								39,5
OUB5+			12 + 10 + 10 + 10 = 42								42
OUB6+			12 + 10 + 10 + 10 = 42								42
OUB7+			12 + 10 + 10 + 10 = 42								42
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS											
Ônibus Rodoviário Convencional			Peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t)	PBT E PBTC (t)							Comprimento máximo (m)
				Comprimento total (m)							
ORC3			7 + 18 = 25	25							14,00
ORC4			7 + 14,5 = 21,5	21,5							
ORC5			7 + 14,5 = 21,5	21,5							
ORC6			13 + 11 = 24	24							
ORC7			13 + 18 = 31	31							
ORC8			13 + 14,5 = 27,5	27,5							
ORC9			13 + 14,5 = 27,5	27,5							
ORC10			13 + 18 = 31		31						15,00
ORC11			13 + 14,5 = 27,5		27,5						
ORC12			13 + 14,5 = 27,5		27,5						
COMPOSIÇÕES HOMOLOGADAS PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS											
				PBT E PBTC (t)							
				Comprimento total (m)							
ORR3			7 + 14,5 + 11 + 11 = 43,5								43,5
ORR4			7 + 11 + 7 + 11 = 36								36
ORR5			7 + 14,5 + 7 + 11 = 39,5								39,5

LEGENDA	
	Eixo simples com dois pneumáticos
	Eixo simples com quatro pneumáticos
	Eixo direcional simples com dois pneumáticos
	Eixo simples com dois pneumáticos
	Eixo autodirecional simples com quatro pneumáticos
	Eixo simples com quatro pneumáticos
	Eixo isolado
	Eixo isolado
	Quinta-Roda

CÓDIGOS	
C	Caminhão
CR	Caminhão + Reboque
CTS	Caminhão Trator + Semirreboque
CTSR	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque
CTSR+	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque que necessita de AET
CTSS+	Caminhão Trator + 2 Semirreboques que necessita de AET

CÓDIGOS	
CTSSS+	Caminhão Trator + 3 Semirreboques que necessita de AET
CTSRr+	Caminhão Trator + Semirreboque + Reboque com rala que necessita de AET
CR+	Caminhão + Reboque que necessita de AET
CRR+	Caminhão + 2 Reboques que necessita de AET
OU	Ônibus Urbano
OUA	Ônibus Urbano Articulado
OUR	Ônibus Urbano com Reboque
OUA+	Ônibus Urbano Articulado que necessita de AET
OUB+	Ônibus Urbano Bi-Articulado que necessita de AET
ORC	Ônibus Rodoviário Convencional
ORR	Ônibus Rodoviário com Reboque