

LEI DA BALANÇA AINDA GERA DÚVIDAS NO SETOR

Consultor da NTC & Logística alinhava perguntas mais frequentes

SCALE LAW STILL LEADS TO DOUBTS IN THE SECTOR

Consultant from NTC & Logística listed most frequently asked questions

Trabalho desenvolvido pelo Coordenador Técnico da NTC & Logística, Neuto Gonçalves Reis, lista algumas das dúvidas mais comuns que surgem entre montadoras, fabricantes de implementos, transportadores e embarcadores a respeito da chamada lei da balança. De acordo com o texto, disponível no portal da associação, a legislação de pesos e dimensões existe há quase cinquenta anos, mas o texto passa por mudanças constantes e, por isso, essas transformações geram muitas incompreensões.

Neuto Reis, especialista em engenharia dos transportes e jornalista, assinala no trabalho que “Por que multar o excesso de peso bruto?” é uma das dez perguntas mais frequentes sobre o assunto que chegam à Coordenação Técnica da NTC&Logística. “O controle do peso bruto total é essencial para preservar as pontes e viadutos, já que veículos curtos e pesados concentram cargas e isso pode prejudicar as obra de arte”.

Ele cita dois exemplos para ilustrar a explicação. Os basculantes para transporte de areia de cinco eixos que têm cerca de 13 m de comprimento e, às vezes, concentram mais de 50 t de peso bruto. E os rodotrens de 74 t e apenas 19,80 m de comprimento, liberados para circulação diuturna, que também concentram uma carga muito grande por metro linear da estrutura.

De acordo com o especialista, é por isso que países como EUA e Canadá têm as suas bridge fórmulas ou fórmulas da ponte, que estabelecem pesos brutos crescentes. No Brasil, a legislação ainda não chegou a tal sofisticação, mas já introduziu algumas relações entre peso e comprimento.



Neuto Gonçalves Reis, Coordenador Técnico da NTC & Logística / Technical Coordinator of NTC & Logística

Work developed by the Technical Coordinator of NTC & Logística, Neuto Gonçalves Reis, lists some of the most common doubts raised by vehicle assemblers, implement manufacturers, transporting and shipping companies regarding the so called Scale Law. According to the document, which is available at the association's website, the weight and size legislation has existed for almost fifty years; nevertheless, the text has been amended many times and, thus, still leads to many questions.

Neuto Reis, specialist in transports engineering and journalist, reveals that one of the top-ten questions sent to the NTC & Logística technical committee is: Why fining the excess gross weight? “Controlling the vehicle's gross weight is essential to preserve bridges and viaducts, as short and heavy vehicles concentrate their loads, which can damage art works”.

He gives two examples to illustrate his explanation. Dumper trucks used to transport sand on five axles, which are usually 13 m long and, sometimes, carry over 50 tons in gross weight; and 74-ton roadtrains, which are only 19.80 m long, free to operate during the day, and also carry loads which are too heavy per linear meter of the structure.

According to the specialist, that is why countries such as the USA and Canada have bridge formulas to establish increasing gross weights. The Brazilian legislation is yet to reach this level of sophistication, but it has already introduced a few weight-to-length ratios. CONTRAN Resolution number 210/06,

A Resolução CONTRAN nº 210/06, por exemplo, só permite peso bruto superior a 45 t para caminhões tratores mais semirreboques se a combinação tiver no mínimo 16 m. No caso dos caminhões mais reboques e bitrens, este comprimento mínimo é de 17,50 m.

A diferença entre CMT, PBT e PBTC é outra dúvida listada entre as dez mais alinhavadas no trabalho disponibilizado pela NTC & Logística. Segundo Reis, o Anexo I do CTB define PBT – Peso Bruto Total como o peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação. Já o PBTC representa o peso máximo transmitido ao pavimento por uma combinação de veículos de carga. É, portanto, uma soma de PBTs de veículos.

Por sua vez, a CMT (Capacidade Máxima de Tração) é o 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.

Enquanto a CMT é um valor fixo, definido pelo fabricante, o PBT e o PBTC são variáveis com o número de eixos e com a configuração do veículo, pois ambos resultarão da soma dos pesos por eixo e dos limites de peso bruto estabelecidos pelas Resoluções CONTRAN 210/06 e 211/06 e pela Portaria DENATRAN no 93/08. De acordo com o artigo 100 do CTB, nenhum veículo pode transitar com PBT ou PBTC superior à sua CMT.

As outras dúvidas mais frequentes são as seguintes: Por que multar o excesso de peso por eixo? Quais são as tolerâncias de pesagem para peso bruto e peso por eixo? É permitido incorporar a tolerância legal de pesagem aos limites de peso? Quem é o embarcador, para efeito de multa por excesso de peso? Quem paga multa por excesso de peso por eixo? Quem paga a multa por excesso no peso bruto? Qual a diferença entre CMT, PBT e PBTC? O veículo pode ser multado se o seu PBT ou PBTC ultrapassar a CMT? Muitos veículos são multados por excessos ínfimos, de apenas 20 ou 30 kg. Esta multa é válida? Esclarecimentos para todas essas questões estão disponíveis no portal da NTC & Logística. ●

for example, allows gross weights above 45 tons only for tractor trucks connected to semi-trailers presenting at least 16 m. In the case of trucks connected to trailers and interlink trucks, the minimum length is 17.50 m.

The difference between CMT, PBT and PBTC is also among the top-ten questions pointed out in the work presented by NTC & Logística. According to Reis, Attachment I of the CTB defines Total Gross Weight (PBT) as the maximum weight transmitted from vehicle to pavement, including tare and cargo. PBTC, in turn, represents the maximum weight transmitted to pavement from a number of freight vehicle combinations. Therefore, it refers to the sum of several vehicles' PBTs.

CMT (Maximum Traction Capacity) is the maximum weight which the traction unit is capable of pulling, indicated by the manufacturer, based on conditions related to generating limits and power momentum multiplication and resistance of elements composing transmission.

While the CMT is a fixed value, defined by the manufacturer, PBT and PBTC are numbers that vary according to number of axles and vehicle configuration, as both derive from the sum of weight values per axle and gross weight limits established by the CONTRAN Resolutions 210/06 and 211/06, as well as the DENATRAN Ordinance number 93/08. According to article 100 of the CTB, no vehicle can carry PBT or PBTC values above their own CMT.

The remaining questions among the top-ten are the following: Why fining excess weight per axle? How much excess weight can be tolerated for gross and per axle weights? Is it allowed to incorporate legal tolerance weight values to actual weight limits? Who is to be considered shipper for the purpose of being fined for excess weight? Who pays the fine for excess weight per axle? Who pays the fine for excess gross weight? What is the difference between CMT, PBT and PBTC? Can the vehicle be fined if its PBT or PBTC values surpass its CMT? Many vehicles are fined for irrelevant excess weight, such as 20 or 30 kg. Are such fines valid? Answers for all questions above are available at the NTC & Logística website. ●