

sindibrita
sindicato da indústria de mineração
de brita do estado do rio de janeiro

GUIA BÁSICO SOBRE O EXCESSO DE PESO NO TRANSPORTE DE BRITA

VERSÃO 01



APRESENTAÇÃO

O setor de agregados do estado do Rio de Janeiro utiliza essencialmente o modal rodoviário para escoamento de seus produtos até o mercado consumidor.

O transporte de brita sobre rodas, apesar de mais oneroso que outros tipos de modais, tem se mostrado o mais adequado, seguro e, na maioria dos casos, a única opção de ligação entre as minas e as obras.

Estima-se que, atualmente, cerca de 7 mil viagens por dia são realizadas pelo setor de brita nas estradas e logradouros fluminenses, movimentando dezenas de milhares de empregos diretos e indiretos, e suprimindo toda a demanda destes agregados para cadeia da indústria da construção civil do estado.

Contudo, os desafios de quem possui tamanha participação no transporte de cargas são bastante nítidos e exigem atenção das empresas em face das regulamentações de proteção e segurança de tráfego nas estradas.

Recentes fiscalizações da Polícia Rodoviária Federal mostraram que ainda existem muitas dúvidas a respeito e orientar as empresas é principal objetivo deste Guia Básico sobre Excesso de Peso no Transporte de Brita.

Este é o papel do SINDIBRITA. Orientar, representar, instruir, disseminar informações e, acima de tudo, estimular a gestão lucrativa e responsável das pedreiras do estado do Rio de Janeiro.

Bom proveito!

Paulo Eduardo Veiga
Presidente

Este Guia foi elaborado pelo SINDIBRITA com o propósito de oferecer ao seu associado a melhor orientação sobre o tema do excesso de peso no transporte de brita, permitindo que conheça e proteja seus direitos e, da mesma forma, cumpra com os deveres inerentes à atividade, de forma lúcida e absolutamente responsável.

Este é o compromisso das empresas associadas ao SINDIBRITA.

SUMÁRIO

- 1. Previsão legal do excesso de peso no transporte de cargas**
- 2. Competência do CONTRAN para definir os pesos máximos**
- 3. Infração prevista para o excesso de peso**
- 4. Infração prevista para o excesso da Capacidade Máxima de Tração (CMT)**
- 5. Aplicação da margem de tolerância**
- 6. Transbordo obrigatório de cargas**
- 7. Possibilidade de evitar a pesagem obrigatória**
- 8. Responsabilidades do Condutor, Proprietário, Embarcador e Transportador**
- 9. Lonamento e proteção das cargas de brita**
- 10. Procedimentos para cálculo de transbordo**
- 11. Procedimentos de cálculo da multa por excesso de peso**
- 12. Requisitos de validade das multas**
- 13. Formulário de recurso às multas lavradas por agentes da Polícia Rodoviária Federal – PRF**
- 14. Anexos à Portaria nº 63/2009 do DENATRAN com o PBT e PBTC de cada tipo de caminhão homologado para transporte no Brasil.**

1. Previsão legal do excesso de peso no transporte de cargas

A questão do excesso de peso de veículos em trânsito no Brasil está prevista na Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

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

E ainda:

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

2. Competência do CONTRAN para definir os pesos máximos

Quanto à competência do Conselho Nacional de Trânsito para normatizar o peso de veículos, temos:

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

Com base neste dispositivo, bem como no art. 12 do CTB e no Decreto 4.771 de 29/05/2003, o CONTRAN fez publicar a Resolução nº 258 de 30/11/2007 com a seguinte disposição expressa:

Art. 3º. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT) ou com peso bruto total combinado (PBTC) com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

3. Infração prevista para o excesso de peso

Mais especificamente, a infração relacionada ao excesso de peso está prevista no CTB da seguinte forma:

Art. 231. Transitar com o veículo:

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

Infração - média;

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

a) até 600 Kg - 5 (cinco) UFIR;

b) de 601 a 800 Kg - 10 (dez) UFIR;

c) de 801 a 1.000 Kg - 20 (vinte) UFIR;

d) de 1.001 a 3.000 Kg - 30 (trinta) UFIR;

e) de 3.001 a 5.000 Kg - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima 5.001 Kg - 50 (cinquenta) UFIR;

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

4. Infração prevista para o excesso da Capacidade Máxima de Tração (CMT)

No que se refere à CMT – capacidade máxima de tração, o CTB trouxe a seguinte disposição.

Art. 231. Transitar com o veículo:

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

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

Penalidade - multa;

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

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

5. Aplicação da margem de tolerância

A margem de tolerância na pesagem dos caminhões tem a função de reduzir as incertezas geradas pelas balanças e é de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, com a ressalva da disposição temporária de permissão de uma margem de 7,5% (sete e meio por cento) até o dia 31/12/2013.

A margem definida de 5% está na Resolução CONTRAN nº 258/2007.

Art. 5º. Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária será admitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento, conforme legislação metrológica.

A disposição temporária inicialmente findava-se em 31/12/2008, conforme art. 17 desta mesma Resolução.

Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2008 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos a superfície das vias públicas.

Atualmente, por força da Portaria nº 430 de 23/01/2013, o prazo da disposição temporária se estendeu até 31/12/2013.

Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2013 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas.

Observa-se que a tolerância é aplicada apenas aos limites por eixo, e não ao PBT (Peso Bruto Total) ou ao PBTC (Peso Bruto Total Combinado), que é de 5%.

Cabe ressaltar, que a tolerância não deve ser incorporada no carregamento dos caminhões, conforme disposição expressa na Resolução CONTRAN nº 258/2007, na forma que se segue:

Art. 5º. ...

Parágrafo único. No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não deve ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.

A aplicação dos limites de tolerância somente deve ser adotada no caso de pesagem em balança, não sendo possível a sua utilização quando a fiscalização se dá em razão de declaração na Nota Fiscal ou manifesto.

Art. 11. A fiscalização dos limites de peso dos veículos, por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento ou Manifesto de carga poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado.

6. Transbordo obrigatório de cargas

Sendo a medida administrativa do excesso de peso a retenção do veículo e o transbordo da carga excedente, o CTB define como deve ser o procedimento da autoridade de trânsito ao deparar-se com a situação no caso concreto.

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

...

VIII - transbordo do excesso de carga;

Ainda com relação ao transbordo da carga quando da verificação do excesso de peso, o CTB demonstra extrema atenção ao trânsito no peso correto, a ponto de impedir o prosseguimento da viagem. Vide Parágrafo Único do art. 231 e os que se seguem:

Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.

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

Estas disposições são ainda reforçadas pela norma geral prevista no art. 270 do CTB, na forma que se segue:

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

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

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

Entretanto, não é qualquer excesso de peso que exige transbordo. Determinados excessos são tolerados liberando o caminhão para prosseguir viagem. Estes pesos estão previstos na Resolução CONTRAN nº 258/2007. São eles:

Art. 9º. Independentemente da natureza da sua carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos sejam

simultaneamente inferiores a 5% (cinco por cento) do limite para cada tipo de eixo, ou seja:

I - 300 kg no eixo direcional;

II - 500 kg no eixo isolado;

III - 850 kg por conjuntos de eixos em tandem duplo, e;

IV - 1275 kg no conjunto de eixos em tandem triplo.

7. Possibilidade de evitar-se a pesagem obrigatória

Sobre a possibilidade de evitar-se a pesagem obrigatória em balança, o CTB traz expressa disposição a respeito.

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

Infração - grave;

Penalidade - multa.

E mais especificamente com relação à evasão de balança, tem-se:

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

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

As penalidades previstas para o caso de blitz da Polícia Rodoviária Federal são as seguintes:

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

Infração - gravíssima;

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

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

8. Responsabilidades do Condutor, Proprietário, Embarcador e Transportador

O CTB distribui as responsabilidades de cada partícipe do sistema de acordo com sua área de atuação, ou quando há convergência de condutas. Assim, o motorista só se responsabilizará pelas infrações que tratam da condução do veículo, enquanto o proprietário responde pela legalização e condições do mesmo.

Já o embarcador é responsável pelo excesso de peso quando a Nota Fiscal declarar peso inferior ao efetivamente carregado. No caso das pedreiras em que não há carga compartilhada, o transportador e o embarcador são responsáveis pelo excesso declarado na Nota Fiscal ou quando se enquadram no caso anterior.

Salienta-se que, de acordo com o art. 12 da Resolução nº 258/2007 do CONTRAN, considera-se “embarcador” o remetente da carga, mesmo que com frete a pagar.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

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

9. Lonamento e proteção das cargas de brita

Com relação à proteção da carga, o CTB traz a seguinte disposição:

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

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

A infração prevista para o caso de derramamento de carga nas vias de trânsito é a seguinte:

Art. 231. Transitar com o veículo:

...

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

....

a) carga que esteja transportando;

...

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Recentemente, a Resolução CONTRAN nº 441 de 28/05/2013 veio regular definitivamente a matéria da seguinte forma:

Art. 1º. O transporte de qualquer tipo de sólido a granel em vias abertas à circulação pública, em veículos de carroçarias abertas, somente será permitido nos seguintes casos:

VERSÃO 01

RUA MÉXICO, 11 – SALA 602 – CENTRO – RIO DE JANEIRO – RJ

TEL: 21 2240-8526

WWW.SINDIBRITA.ORG.BR

I - veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas;

II - veículos com carroçarias de guardas laterais dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado.

§ 1º As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos:

I - possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático;

II - estar devidamente ancorados à carroçaria do veículo;

III - cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura;

IV - estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada.

§ 2º A lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

10. Procedimentos de Cálculo para Transbordo

Como informado no item 6 deste trabalho, o transbordo pode ser evitado caso a carga não exceda 5% do limite para cada eixo.

Exemplo:

Supondo uma pesagem com excesso no eixo direcional simples. Segundo a Resolução CONTRAN nº 210/2006, o limite de peso para este eixo é de 6.000 Kg.

Na pesagem, a balança registrou um peso de 6.650 Kg. Este veículo é obrigado ao transbordo da carga excedente?

Resposta: Não. O limite legal do eixo ou do grupo de eixos é de 6.000 Kg + 7,5% (tolerância legal até 31/12/2013), o que dá 6.450 Kg.

De acordo com o relatado no item 6, caso o excesso seja inferior a 5% do limite (sem a tolerância) não há necessidade de transbordo.

Assim, 300 Kg devem ser acrescentados ao limite legal para fins de cálculo da dispensa de transbordo, resultando em um limite de 6.750 Kg.

Como a pesagem registrou 6.650 Kg, estar-se-ia diante da situação de dispensa de transbordo.

O mesmo raciocínio deve ser realizado no caso de excessos de peso no PBT ou PBTC. Exemplo:

Supondo uma pesagem com excesso no PBT de um caminhão de brita trucado. Segundo a Resolução CONTRAN nº 210/2006, o limite de peso para este caminhão é de 29.000 Kg.

Na pesagem, a balança registrou um peso de 30.000 Kg. Este veículo é obrigado ao transbordo da carga excedente?

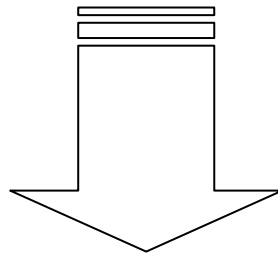
Resposta: Não. O limite legal do PBT deste caminhão é de 29.000 Kg + 5% (tolerância legal), o que dá 30.450 Kg.

De acordo com o relatado no item 6, caso o excesso seja inferior a 5% do limite (sem a tolerância) não há necessidade de transbordo.

Assim, 1.450 Kg devem ser acrescentados ao limite legal para fins de cálculo da dispensa de transbordo, resultando em um limite total de 31.900 Kg.

Como a pesagem registrou 30.000 Kg, estar-se-ia diante da situação de dispensa de transbordo.

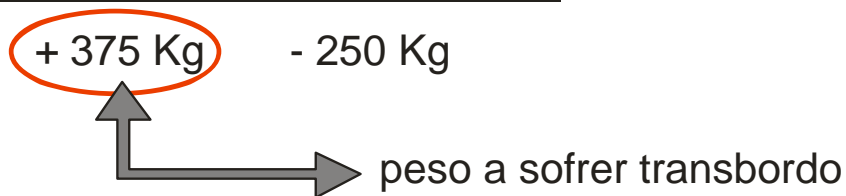
No entanto, na prática as coisas podem ser um pouco mais complexas. Veja-se as seguintes situações, mais comuns para caminhões de entrega de brita.



- Situação 1: Caminhão trucado com caçamba.



17.000 Kg	6.000 Kg	Limites legais
18.275 Kg	6.450 Kg	Limites + Tolerância 7,5%
19.125 Kg	6.750 Kg	Limite para transbordo
19.500 Kg	6.500 Kg	Peso medido na balança



No caso acima, apesar do eixo direcional possuir um déficit em relação ao limite legal, o eixo duplo em tandem tem excesso superior ao tolerado. Assim sendo, está previsto transbordo do excesso para que o caminhão volte a trafegar.

Se houvesse a possibilidade de remanejamento da carga entre os dois eixos, esta poderia ser a solução para evitar-se o transbordo.

No caso a seguir, tem-se um exemplo de como pode ser empregado o remanejamento de carga em uma carreta de brita.

• Situação 2: Carreta



25.500 Kg	10.000 Kg	6.000 Kg
27.412 Kg	10.750 Kg	6.450 Kg
28.687 Kg	10.500 Kg	6.750 Kg
28.387 Kg	10.800 Kg	6.650 Kg

Limites legais
 Limites + tolerância 7,5%
 Limites para transbordo
 Peso medido na balança

- 300 Kg + 300 Kg - 100 Kg



Possibilidade de se fazer remanejamento da carga

Neste caso, o eixo duplo da carreta está com sobrepeso, enquanto o eixo triplo tem déficit, situação em que é possível realizar o remanejamento da carga.

II. Procedimentos de cálculo da multa por excesso de peso

Para o cálculo das multas por excesso de peso deve-se seguir o seguinte procedimento:

- Toma-se o peso total excedente por eixo.
- Entra-se com o valor na tabela progressiva do art. 13 da Resolução CONTRAN nº 258/2010.
- Divide-se o valor do excesso de peso por 200 Kg, encontrando-se o número de frações de excesso.
- Multiplica-se o número de frações pelo valor encontrado na tabela progressiva.

Exemplo:



	6.000 Kg	17.000 Kg	25.000 Kg	Limites legais
	6.450 Kg	18.280 Kg	27.420 Kg	Limites + tolerância 7,5%
Peso medido na balança	6.500 Kg	18.500 Kg	29.000 Kg	54.000 Kg = PBTC NA BALANÇA
	+ 50 Kg	+ 220 Kg	+1.580 Kg	Excesso = 1.850 Kg

Seguindo os passos anteriormente apresentados, teremos:

- Toma-se o peso total excedente por eixo = **1.850 Kg**
- Entra-se com o valor na tabela progressiva do art. 13 da Resolução CONTRAN nº 258/2010

Acréscimo por 200 kg ou fração de excesso apurado						
Excesso (kg)	Até 600	600 a 800	800 a 1000	1000 a 3000	3000 a 5000	Acima de 5000
Multa (R\$)	5,32	10,64	21,28	31,92	42,56	53,20
1 UFIR = R\$ 1,0641						

1.850 Kg está na coluna entre 1.000 e 3.000 Kg = **31,92**

- Divide-se o valor do excesso de peso por 200 Kg, encontrando-se o número de frações de excesso.

$1.850 / 200 = 9,2 = 10$ (arredonda-se sempre para cima)

- Multiplica-se o número de frações pelo valor encontrado na tabela progressiva.

$10 \times 31,92 = \mathbf{R\$ 319,20}$

Este é o valor da multa correspondente ao excesso de peso por eixo. Mas é preciso ainda adicionar o excesso por PBTC.

Para o cálculo da multa por excesso do PBTC segue-se procedimento semelhante. Para este tipo de caminhão, o PBTC regulamentado na Resolução CONTRAN nº 210/2006 é de 45 toneladas.

Assim:

- a) Toma-se o peso total excedente do PBTC.

$$\text{PBTC legal} = 45.000 + 5\% \text{ tolerância} = 47.250 \text{ Kg}$$

$$\text{PBTC na balança (vide desenho)} = 54.000 \text{ Kg}$$

$$\text{Excesso} = 54.000 - 47.250 = \mathbf{6.750 \text{ Kg}}$$

- b) Entra-se com o valor na tabela progressiva do art. 13 da Resolução CONTRAN nº 258/2010.

Acréscimo por 200 kg ou fração de excesso apurado						
Excesso (kg)	Até 600	600 a 800	800 a 1000	1000 a 3000	3000 a 5000	Acima de 5000
Multa (R\$)	5,32	10,64	21,28	31,92	42,56	53,20
1 UFIR = R\$ 1,0641						

$$6.750 \text{ Kg está na última coluna} = \mathbf{53,20}$$

- c) Divide-se o valor do excesso de peso por 200 Kg, encontrando-se o número de frações de excesso.

$$6.750 / 200 = 33,75 = 34 \text{ (arredonda-se sempre para cima)}$$

- d) Multiplica-se o número de frações pelo valor encontrado na tabela progressiva.

$$34 \times 53,20 = \mathbf{R\$ 1.808,80}$$

Por final, deve-se acrescentar o valor de R\$ 85,13 correspondente à infração média, na forma do art. 231 do CTB.

Valor total da multa = R\$ 319,20 + R\$ 1.808,80 + R\$ 85,13

Valor total da multa = R\$ 2.213,13

12. Requisitos de validade das multas

As multas por excesso de peso devem estar revestidas de forma amparada na Lei para possuírem valor legal. Sendo assim, os autos de infração devem possuir, obrigatoriamente, todos os requisitos previstos no CTB, em especial os que se seguem:

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

I - tipificação da infração;

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

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

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

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

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

Além disso, é preciso atentar para os seguintes detalhes:

- a) A balança onde foi feita a aferição do peso do caminhão deve estar devidamente calibrada, aferida e acreditada pelo INMETRO. O certificado de aferição do INMETRO deve estar disponível no local de pesagem e a calibração da balança deve ter sido realizada no mesmo local onde está instalada.

Vide art. 10 e art. 15 da Resolução CONTRAN nº 258/2007

- b) A multa de R\$ 83,13 prevista no art. 231 do CTB para a infração média só deve ser aplicada uma vez, mesmo que haja excesso de peso PBT ou PBTC e também nos eixos.

Vide art. 13, parágrafo 1º da Resolução CONTRAN nº 258/2007

- c) Qualquer pesagem deve estar acompanhada da autoridade de trânsito no local, sob pena de nulidade da penalidade.

Vide art. 280 CTB c/c art. 16 da Resolução CONTRAN nº 258/2007

13. Formulário de recurso às multas lavradas por agentes da Polícia Rodoviária Federal – PRF

14. Anexos à Portaria nº 63/2009 do DENATRAN com o PBT e PBTC de cada tipo de caminhão homologado para transporte no Brasil.