

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.580, DE 2013 (APENSADOS: PROJETOS DE LEI Nº 6.639, DE 2013, Nº 7.214, DE 2014, Nº 7.308, DE 2014 E Nº 57, DE 2015)

Acrescenta § 4º ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre aferição de peso dos veículos de transporte coletivo de passageiros.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado ÁUREO

I – RELATÓRIO

Chegam, para análise desta Comissão, os Projetos de Lei nº 6.580/13, do Senado Federal, nº 6.639/13, da Comissão de Legislação Participativa, nº 7.214/14, do Senado Federal, nº 7.308/14, do Deputado Professor Sérgio de Oliveira, e nº 57/15, do Deputado Pompeo de Mattos.

O Projeto de Lei nº 6.580/13 acrescenta § 4º ao art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997), para determinar que a aferição de peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não pode ocorrer em vias abertas à circulação. Argumenta-se que o procedimento de fiscalização, se feito nas vias, prejudica os usuários do serviço de transporte e provoca distúrbios no trânsito.

O Projeto de Lei nº 6.639/13 também acrescenta § 4º ao art. 99 do CTB, mas para determinar que os ônibus, micro-ônibus e veículos leves ficam dispensados de pesagem em balanças rodoviárias. Argumenta-se que os ônibus de turismo já saem de fábrica com peso bruto total e por eixo próximos dos limites legais e que, portanto, não há como se respeitar a norma,

se mantida sua redação atual. Ademais, diz-se que os veículos mencionados possuem menor potencial ofensivo em relação a esforços exercidos sobre o pavimento.

O Projeto de Lei nº 7.214/14, igualmente, acrescenta § 4º ao art. 99 do CTB, para fixar, no entanto, que nas operações de pesagem se dê preferência a veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados. Argumenta-se que reduzir o tempo de espera nas filas de fiscalização é capaz de aumentar significativamente o bem-estar dos passageiros.

O Projeto de Lei nº 7.308/14 modifica o § 2º do art. 99 do CTB, para definir em 10% e 15%, no mínimo, os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, respectivamente. Argumenta-se que a tolerância vigente, de 5%, é muito estreita, não sendo suficiente para compensar eventuais erros de balança ou o deslocamento da carga.

O Projeto de Lei nº 57/15 modifica o art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, para definir em 10% e 20% os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, respectivamente. Argumenta-se que a tolerância vigente, de 5%, prejudica os caminhoneiros, inviabilizando a sobrevivência deles, submetidos a pesadas multas.

Não houve emendas aos projetos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Permitam-me fazer considerações a respeito de cada uma das propostas para, depois, concluir.

Começo pelo Projeto de Lei nº 6.580/13, cuja finalidade é determinar que a aferição de peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não ocorra em vias abertas à circulação. Muito embora o Senado Federal, autor da iniciativa, argumente estar preocupado com o bem-estar dos passageiros, obrigados a esperar, embarcados, o procedimento de pesagem, penso que não faz nenhum sentido ordenar que a pesagem ocorra, obrigatoriamente, em outro local que não em faixa de domínio da via pública,

por três motivos: (i) para aferir as reais condições em que o veículo trafega, se sobrecarregando o pavimento ou não, é indispensável que os passageiros continuem a bordo, assim como a bagagem que levam; do contrário, de que valeria a pesagem? Nessa circunstância, tendo os passageiros que aguardar o procedimento no interior do veículo, penso que lhes é indiferente se a pesagem se realiza na via ou no terminal de ônibus; (ii) as balanças, amiúde instaladas às margens das rodovias, não são equipamentos que possam ser trasladados facilmente de um lugar para outro, para dizer o mínimo. De mais a mais, ainda que não houvesse tal obstáculo, o que se faria com as estruturas rodoviárias de apoio já existentes? Não parece lógico, afinal, concentrar a fiscalização justamente nas estradas, onde existe o afunilamento do fluxo veicular, em vez de espalhar balanças por terminais urbanos diversos? (iii) as balanças em uso nas rodovias permitem que os veículos sejam pesados em movimento, não se justificando a alegação de que existe demora significativa na realização do ato. Alguma demora existirá se o veículo aferido estiver acima dos limites, o que pode redundar, aí sim, em nova pesagem, lavragem do auto de infração e, ainda, remanejamento de carga do bagageiro ou transbordo dela, se não se tratar de bagagens de passageiros, mas de bens transportados à parte.

Agora, o Projeto de Lei nº 6.639/13, que dispensa ônibus, micro-ônibus e veículos leves de pesagem em balanças rodoviárias. Suponho que o ânimo da proposta advenha do fato de o peso total e os pesos por eixo desses veículos raramente ultrapassarem os limites de peso fixados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, mesmo quando carregados. Ocorre que a apuração de eventual excesso de peso não se destina somente a garantir que o pavimento seja poupado, mas também a zelar pela segurança do trânsito, uma vez que os próprios fabricantes determinam limites de peso e tração para seus veículos, os quais devem ser respeitados (art. 100 do CTB). De fato, na hipótese de um veículo ultrapassar esses limites, sua dirigibilidade e a eficácia de seus componentes ficam comprometidos, podendo dar causa a acidentes.

Passo aos Projetos de Lei nº 7.308, de 2014, e nº 57, de 2015, ambos destinados a elevar os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, previstos na legislação. A despeito de a Lei nº 13.103, de 2015, a chamada “Lei dos Caminhoneiros”, ter acabado de fazer justamente esse movimento, determinando que as tolerâncias máximas sejam de 5% e de 10% sobre os limites de peso bruto total e sobre o limite de

peso bruto transmitido por eixo à superfície, respectivamente – o que torna as propostas aqui analisadas intempestivas, gostaria de lembrar aqui o porquê de o legislador se ocupar com a imposição de limites de peso e de ter bastante cautela ao fixar as ditas “tolerâncias”. Para tanto, recorro a trecho de trabalho publicado no próprio sítio eletrônica da Câmara dos Deputados, de autoria do consultor legislativo Rodrigo Neiva Borges:

“Na engenharia rodoviária, a vida útil projetada para um pavimento é calculada por meio de norma técnica que determina o equivalente em número de solicitações do eixo padrão, sendo que, para uma mesma carga, quanto menor o número de eixos do veículo, maior o valor equivalente em número de solicitações do eixo padrão, devido à maior concentração da carga. Por essa razão, embora existam limites de peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC), além dos limites relacionados à capacidade máxima de tração do veículo, o que efetivamente contribui para a degradação acelerada do pavimento é o excesso de peso por eixo.

Dessa forma, o PBT/PBTC de cada veículo ou composição deverá ser dividido em tantos eixos quanto forem necessários para se respeitar os limites legais, que são estipulados levando-se em conta as normas de dimensionamento da vida útil de projetos rodoviários. Testes desenvolvidos desde a década de 50 pela AASHO – American Association of State Highway and Transportation Officials, concluem ser ponto pacífico que o desgaste do pavimento aumenta exponencialmente com a carga por eixo. Esse expoente varia entre 3 e 6, de acordo com o tipo e estrutura do pavimento. Para efeitos práticos e didáticos, aceita-se, internacionalmente, como um valor médio aplicável à relação entre excesso de peso e degradação do pavimento, um expoente igual a 4, o que determina o que é conhecido como a Lei da Quarta Potência.

Assim, uma sobrecarga de 2% implica em uma destruição ao pavimento de 8% maior. Caso a sobrecarga passe a 4%, a destruição passa a 17%. Por sua vez uma sobrecarga de 20%, mais que dobra a destruição ao pavimento. Com base ainda na Lei da Quarta Potência, tomando como exemplo um pavimento projetado para uma vida útil de 10 anos, com uma sobrecarga de 5% a vida útil do pavimento será reduzida em mais de 3 anos. Caso a sobrecarga passe para 7,5 %, a vida útil é reduzida quase à metade.

Estudos desenvolvidos no LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul –, demonstram que a inexistência de fiscalização do excesso de peso em uma rodovia aumenta em 33% seus custos de manutenção. Com relação a recapeamentos necessários para manutenção do pavimento em condições plenas de trafegabilidade, estudos baseados no programa HDM 4.3 (Highway Design Maintenance, versão 4.3), do Banco Mundial, indicam que, para um horizonte de 20 anos, em vias sem controle de peso são requeridos três recapeamentos completos, ao passo que, nas vias dotadas de controle de peso, apenas dois recapeamentos seriam necessários.

Como se pode notar, se por um lado o excesso de peso por eixo parece aumentar a produtividade e os lucros da indústria de transporte, por outro gera consequências indesejáveis, notadamente a deterioração acelerada da camada de revestimento e da estrutura dos pavimentos. Além do aumento de gastos na manutenção e restauração viária, os usuários das rodovias também são prejudicados, na medida em que têm prejudicados o conforto e a segurança em suas viagens. Por fim, os próprios transgressores, ao visarem os ganhos imediatos no frete, deixam de computar os prejuízos decorrentes do aumento do risco de acidentes e da depreciação acelerada do veículo, além de eventuais multas aplicadas pelos agentes de fiscalização, sem contar os transtornos relacionados à regularização da situação por meio de transbordo e/ou remanejamento da carga em excesso, o que ocasiona perda de tempo e despesas adicionais com alimentação, entre outras.”.

Creio que o texto é claro por si mesmo, dispensando que se acrescente qualquer intervenção deste relator.

Finalmente, vou ao Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, cujo fim é estabelecer que nas operações de fiscalização de trânsito, inclusive nos procedimentos de pesagem, dê-se preferência a veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados. Julgo que, sob o ponto de vista da conveniência e da segurança das operações de transporte e de fiscalização de trânsito, nada há contra a proposição em caso.

Concluo, assim, meu parecer.

O voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 6.580, de 2013, nº 6.639, de 2013, nº 7.308, de 2014, e nº 57, de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado ÁUREO
Relator