

## LEI DO DESCANSO ALTERA TOLERÂNCIA DE PESAGEM

\* Neuto Gonçalves dos Reis

Entre os penduricalhos da lei 13.103/2015, que modificou a legislação sobre o descanso do motorista, estão alguns que afetam a legislação do pesos e dimensões.

O mais importante deles é o artigo 16, que alterou a lei no 7.408/85, mantendo a tolerância para verificação por meio de balança em 5% no peso bruto total, mas elevando para 10% a tolerância por eixo.

A técnica legislativa não foi das mais felizes. Na verdade, o que deveria ter sido alterado era o artigo 321 do atual Código de Trânsito, que deu poderes ao CONTRAN para fixar os percentuais de tolerância e a metodologia de pesagem. A lei no 7408/85 só permaneceu um vigor até 30 de novembro de 2007, quando o CONTRAN baixou a Resolução no 258. Fica claro que, como o CONTRAN podia fixar, como de fato o fez, percentuais diferentes de 5%, a lei no 7408/85, embora não expressamente revogada teria sido então derogada, ou seja, perdido sua eficácia.

De qualquer maneira, a alteração aprovada não difere muito das normas atualmente em vigor. Publicada em 5 de junho de 2014, a Resolução CONTRAN no 489, elevou para 10% a tolerância por eixo, quando o peso dos caminhões e ônibus fosse aferido por balança e quando o excesso de peso bruto não ultrapassasse o limite legal de 5%. Quando este valor era superado, a tolerância permanecia em 7,5%.

Uma novidade da Resolução é que a tolerância de 12,5% passou a ser aplicada também sobre os limites de peso por eixo indicados pelo fabricante ou importador. Antes, considerava-se apenas o limite legal estabelecido pelo CONTRAN. Agora, vale o que for menor entre os dois.

A tolerância para o peso bruto total permanece em 5% e continua estendida à Capacidade Máxima de Tração (CMT).

Com a edição da lei no 13.103/2015, desaparece a tolerância intermediária de 7,5%. A tolerância na pesagem por eixo passa a ser de 10%, independente de o peso bruto total estar ou não dentro dos limites legais. Isso torna a legislação um pouco mais benevolente.

O número de tolerâncias fica reduzido para três:

- 12,5% para efeito de transbordo ou remanejamento da carga;

- 5% para efeito de verificação do peso bruto total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT);
- 10% para efeito de verificação do peso por eixo.

O inciso II do artigo 22 da lei do descanso converte em advertência todas as penalidades por excesso de peso aplicadas até dois anos antes da entrada em vigor da nova lei (2 de março de 2015).

A lei inclui também um parágrafo que reza que os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º do CTB, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.”(NR)

O artigo 2º define quais são as vias terrestres, urbanas e rurais abertas à circulação pública, regidas pelo CTB. Trata-se dispositivo redundante, uma vez que fora destas vias, obviamente, não se aplica o CTB.

Talvez, a intenção por trás deste parágrafo seja a circulação em vias particulares de combinações de veículos de carga com peso bruto total combinado muito superior aos limites legais, algo que interessa bastante, por exemplo, às usinas de cana.

Outra novidade é o artigo 20, que permite a concessão de Autorização Especial de Trânsito — AET — para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento. Mais ainda, a autorização pode ser concedida para estes veículos transitarem em qualquer horário do dia.

Mais uma vez, a técnica legislativa não foi das melhores. Seria mais adequado que este dispositivo fosse incluído como mais um parágrafo do artigo 101, de CTB, que trata das Autorizações Especiais de Trânsito e não como lei autônoma.

Além do mais, o termo veículo articulado é impróprio. Aplica-se ao caminhão trator tracionando semirreboque. Felizmente, o parêntesis não deixa dúvida de que lei se refere ao caminhão tracionando reboque.

Trata-se de um dispositivo que não contribui para a segurança rodoviária. Atualmente, os veículos articulados (caminhão trator mais semirreboque) mais longos admitidos (Resolução 305/09) são as cegonhas, cujo comprimento chega a 22,40 e que só podem trafegar do amanhecer ao por do sol.

O assunto era regulado pela Portaria 63/09 do DENATRAN, que concedia excepcionalmente, AET Excepcionalmente, será concedida AET para as Combinações de Veículos de Carga - CVC do tipo caminhão mais reboque (Romeu e Julieta), com peso bruto total combinado de até 57 t e

comprimento superior a 19,80 m e inferior ou igual a 25 m desde que as suas unidades rebocadas tivessem sido registradas até 30 dias após a publicação da Portaria, respeitadas as restrições impostas pela autoridade com circunscrição sobre a via.

Uma alteração que favorece as empresas de transporte é a inclusão no artigo 132 do CTB do parágrafo 2º, que obriga o veículo novo a transitar, antes do licenciamento, embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino.”(NR).

Outro dispositivo novo é o artigo 18, que determina que o embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Mais uma vez, optou-se por artigo autônomo e não por sua inclusão no CTB. Trata-se de dispositivo dispensável, uma vez que o parágrafo 4º do artigo 257 do CTB já determina que o embarcador é responsável pela infração por excesso de peso bruto ou nos eixos quando for o único remetente da carga e o peso declarado no documento fiscal for inferior ao aferido.

- \* *Diretor Técnico Executivo da NTC&Logística, membro da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª. JARI do DER-SP.*