

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021

**EMENDA SUPRESSIVA**  
**(Do Sr. André Figueiredo)**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º. Suprime o inciso II, os §§ 1º e 2º do art. 1º da Lei 7.408 de 25 de novembro de 1985, do artigo 1º. da Medida Provisória nº. 1.050, de 18 de maio de 2021:

“Art. 1º A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

~~.....~~  
~~.....~~  
~~— II — doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.~~

~~— § 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do caput e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.~~

~~— § 2º Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular o disposto no caput e no § 1º, sem prejuízo da aplicação imediata do disposto neste artigo.~~

~~§ 3º Parágrafo Único Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)~~

“Art. 3º Esta Lei vigorará até 30 de abril de 2022.” (NR)”.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Poder Executivo pretende alterar a Lei 7.408/1985 (Lei das Balanças) sem apresentar quaisquer estudos técnicos que justifiquem o aumento da tolerância de peso por eixo.



O governo propõe significativas flexibilizações no sistema brasileiro de pesagem de carga dos veículos de transporte. O maior risco é na segurança viária, inclusive do próprio caminhoneiro e de outros usuários das rodovias.

Nota técnica que nos foi enviada pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR aponta que a completa flexibilização do controle do peso por eixo para veículos até 50 toneladas e/ou o aumento da tolerância na pesagem de eixos para 12,5% para veículos acima de 50 toneladas são medidas que aumentariam muito os riscos de acidentes nas rodovias brasileiras, considerando o desequilíbrio entre os eixos, a redução da dirigibilidade e da capacidade de frenagem dos veículos.

A Associação alega que “posicionar corretamente a carga na carroceria não apenas distribui o peso entre os eixos, mas também é fundamental para seu equilíbrio no momento da frenagem e para assegurar a dirigibilidade do veículo”.

Os projetos de veículos de carga consideram a adequada distribuição do peso nos eixos, o que deve ser verificado pela correta pesagem por eixo de todos os veículos, inclusive os de até 50 toneladas, sendo de difícil fiscalização a verificação das diversas especificações dos fabricantes de caminhões, segundo os variados modelos, sem contar veículos modificados para os quais não há especificação do fabricante.

Ressalta-se ainda que os pavimentos das rodovias, no mundo todo, são dimensionados igualmente com base no esforço repetitivo do eixo dos veículos, e não com base somente no peso bruto.

A legislação brasileira, quanto aos limites de peso bruto e por eixo, está alinhada com os demais países, inclusive os vizinhos do Mercosul, não havendo razão técnica para aumentar-se as tolerâncias. Com a melhoria tecnológica das balanças nos últimos anos, o correto seria diminuir a tolerância, e não o contrário.

É importante destacar que as rodovias não concedidas também serão prejudicadas pela medida, e que as verbas de manutenção e conservação do DNIT e dos DERs sofreram uma grande diminuição nos últimos anos.

Dessa forma, solicito aos eminentes parlamentares apoio a esta emenda de modo a serem preservadas vidas dos usuários das estradas brasileiras, e também para se evitar danos irreversíveis à qualidade das rodovias.

Sala das Comissões Mistas, 21 de maio de 2021.

Dep. André Figueiredo

PDT/CE

