

MENSAGEM Nº 207

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, que “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”.

Brasília, 18 de maio de 2021.

Brasília, 10 de Maio de 2021

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração do Senhor a anexa proposta de Medida Provisória que tem como objetivo promover alteração no art. 271 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), bem como alterar a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, para atualização nos limites de tolerância para peso por eixo.

2. Inicialmente, cabe destacar que o CTB prevê as medidas administrativas de retenção e de remoção de veículos, dependendo do tipo de infração. No caso de infrações passíveis de retenção, já há previsão do agente, quando a irregularidade não puder ser sanada no local e essa condição não comprometer a segurança para circulação, liberar o veículo, retendo o CRLV e dando prazo ao proprietário para regularização, conforme § 2º do art. 270 do CTB:

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

(...)

§ 2º Quando não for possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, deverá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a 30 (trinta) dias, para regularizar a situação, e será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião.

(...)"

3. No entanto, não há essa previsão de liberação condicionada para infrações passíveis de remoção, mas somente a previsão de que não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração, conforme demonstrado no § 9º do art. 271 do CTB:

"Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

(...)

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.

(...)"

4. Logo, a proposta visa conferir aos casos de remoção (art. 271) o mesmo tratamento dado para as retenções (art. 270). Isso evitará a remoção do veículo em situações de irregularidade, na grande maioria das vezes sem o conhecimento do condutor, como placa sem o lacre, veículo sem

placa ou AET vencida, desde que comprovadas pelo agente da autoridade de trânsito as condições de segurança para circulação daquele veículo.

5. Vale, no entanto, excetuar as situações em que a irregularidade passível de remoção seja previamente conhecida e identificada pelo condutor, como é o caso do veículo que não está devidamente registrado ou licenciado. Por isso, propõe-se o acréscimo do § 9º-B, excetuando a liberação condicionada do veículo nos casos da infração prevista no inciso V do art. 230 do CTB. Busca-se, assim, desestimular a circulação de veículo sem o devido registro ou licenciamento.

6. Ademais, mostra-se necessário estabelecer as regras para os casos em que o condutor ou proprietário do veículo não venha a cumprir a regularização no prazo determinado no § 9º-A do art. 271 do CTB ora proposto, nos mesmos moldes tratados nos §§ 2º, 6º e 7º do art. 270.

7. Propõe-se, assim, a inclusão dos §§ 9º-C e § 9º-D ao art. 271 do CTB, estabelecendo que, caso o condutor ou proprietário do veículo não venha a sanar a irregularidade no prazo previsto, não superior a 15 dias, será feito registro de restrição administrativa no Renavam e o veículo estará passível de ser removido ao depósito.

8. Adicionalmente a proposta de alteração do CTB, propõem-se outras alterações legais, tendo em vista as diversas reivindicações do setor do Transporte Rodoviário de Cargas. Nesse sentido, propõe-se a alteração do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, que dispõe sobre a tolerância na pesagem de carga em veículos de transporte, a fim de aumentar o limite de tolerância de 10% para 12,5% na pesagem por eixo, além de admitir uma tolerância superior a 12,5% para os veículos com peso bruto total (PBT) inferior a 50 toneladas, respeitada a tolerância de 5% prevista para o peso bruto total. Ademais, propõe-se a inclusão do parágrafo único ao art. 3º, com a previsão de que a lei vigorará até 30 de abril de 2022.

9. Salienta-se que os caminhoneiros alegam que grande parte dos excessos de peso por eixo são pequenos, e que deveriam ser revistos. Alegam, também, que os carregamentos de caminhões normalmente não são aferidos quanto aos limites de peso nos eixos, somente é verificado o Peso Bruto Total (PBT), seja pela informação contida na Nota Fiscal da carga, seja pela pesagem em balanças que não conseguem aferir o peso nos eixos.

10. Diante disso, o caminhoneiro que carrega seu caminhão dentro do limite de PBT, muitas vezes, ao ser parado em uma fiscalização de peso por eixo, é surpreendido com um excesso de peso em algum eixo, sem que este soubesse de tal irregularidade, pois essa variação de peso depende do modo em que a carga está distribuída na carroceria do caminhão, bem como de um possível deslocamento da carga ao longo da viagem.

11. De acordo com levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Processo nº 50500.028847/2020-48, os excessos de peso por eixo entre 10% e 12,5% representam cerca de 43% das autuações. Portanto, verifica-se que são pequenos excessos que provocam grande parte das autuações.

12. Destaca-se que a proposta de implementação de novos limites de tolerância na pesagem também está diretamente ligada à nova perspectiva de modelo de pesagem que está sendo preparado para ser implantado nas rodovias do país. Trata-se do processo de pesagem dinâmica, também identificados pela sigla HS-WIM (High Speed Weigh-in-Motion), que é um método de fiscalização mais abrangente, eficiente e menos oneroso, visando reduzir o tráfego de veículos com excesso de peso no país e, conseqüentemente, contribuindo para a redução de acidentes e o aumento da vida útil das rodovias.

13. No que tange à inclusão do parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 7.408, de 1985, com a previsão de que a lei vigorará até 30 de abril de 2022, ressalta-se que a proposta visa estabelecer prazo de vigência para os percentuais de tolerância definidos nos incisos I e II do art. 1º da aludida norma,

conforme tratativas realizadas pelo Minfra com os embarcadores, transportadores e concessionárias de rodovias, atores diretamente impactados com a medida.

14. O aludido prazo tem a finalidade de permitir que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) realize estudos para avaliar e ratificar os percentuais definidos e elaborar a devida regulamentação, nos termos já previstos na proposta de redação para o § 2º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985.

15. Ressalta-se que, com o fim da eficácia da referida Lei, a competência do Contran para estabelecer os limites de peso bruto total transmitido por eixo de veículos permanece conferida pelo § 2º do art. 99 do CTB, conforme abaixo:

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

(...)”

16. Nesse sentido, esclarece-se que, após o prazo fixado pelo parágrafo único do art. 3º ora proposto, serão observados os limites estabelecidos pelo Contran.

17. Aliado a isso, justifica-se a adoção da medida ora proposta em virtude da atual crise decorrente da pandemia de COVID-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos como, por exemplo, o turismo.

18. Por fim, destaca-se que a proposta está alinhada às diretrizes da Estratégia de Transformação Digital do Governo Federal, nos termos do Decreto nº 9.319, de 21 de março de 2018, tendo sido classificado como projeto estratégico pela Secretaria-Geral da Presidência da República, através da Secretária Especial de Modernização do Estado (SEME), que atua em intensa parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.

19. São essas, Senhor Presidente, as razões pelas quais submetemos à consideração do Senhor a minuta de Medida Provisória em anexo.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Anderson Gustavo Torres*