

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.086, DE 2004

Determina a inclusão de dado referente à capacidade máxima de tração do veículo em seu Certificado de Licenciamento Anual.

Autor: Deputado LUIS CARLOS HEINZE

Relator: Deputado FRANCISCO APPIO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.086, de 2004, proposto pelo Deputado Luiz Carlos Heinze, determina que o Certificado de Licenciamento Anual, documento previsto no Código de Trânsito Brasileiro, passe a informar a capacidade máxima de tração do veículo automotor ou elétrico licenciado.

De acordo com o autor, a iniciativa se justifica em razão de a autoridade de trânsito, tendo que fiscalizar a existência de tacógrafo nos veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg, não poder cobrar a presença do equipamento nos veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990. A exceção imposta pela Resolução CONTRAN nº 87/99, baseando-se na capacidade máxima de tração do veículo, diz o Deputado Heinze, acaba dificultando o trabalho da autoridade que procede à fiscalização, vez que aquela grandeza, comumente, não se encontra expressa no próprio veículo ou em sua documentação.

Não foram apresentadas emendas ao projeto. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O problema enfrentado por polícias rodoviários na fiscalização do uso do tacógrafo, se existente, deve-se à ingerência do Conselho Nacional de Trânsito em matéria que o legislador não deu margem à regulamentação.

De fato, o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que todos os veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536kg devem possuir tacógrafo, independentemente de quaisquer circunstâncias. Se o legislador quisesse que exceções fossem feitas, explicita-las-ia no corpo da lei ou, na pior das hipóteses, diria estar o emprego de tacógrafo sujeito a normas estabelecidas pelo CONTRAN.

De toda sorte, se do ponto de vista jurídico o CONTRAN agiu de maneira imprópria, pode ter procedido corretamente, do ponto de vista técnico, ao eximir do uso do tacógrafo os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, anteriores a 31 de dezembro de 1990. Dificuldades técnicas e imperativos econômicos devem ter pesado na decisão daquele Conselho. Mas não iremos discuti-los aqui.

Toda a dificuldade – como disse antes, se existente – deve estar provindo do fato de que a Resolução nº 87/99 do CONTRAN, que dispensou do uso do tacógrafo determinados veículos de carga, refere-se ao parâmetro “Capacidade Máxima de Tração (CMT)” do automotor, grandeza que o fabricante, de acordo com a norma anterior (Resolução nº 562, de 1980, do CONTRAN), não era obrigado a inscrever no veículo de carga.

Assim, ao exercer a fiscalização, o policial pode, em tese, deparar-se com a situação de não saber se o veículo antigo está ou não dispensado da utilização do tacógrafo, já que não tem meios de conhecer qual a capacidade máxima de tração do mesmo. Conforme a Resolução nº 562/80, acima citada, apenas o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) devia ser inscrito nos veículos que pudessem ter terceiro eixo, reboque ou semi-reboque.

A proposta do Deputado Heinze para solucionar tal problema é a inclusão, no certificado de licenciamento anual do veículo, de informação correspondente à sua capacidade máxima de tração.

Tal sugestão, ao que me parece, encontra pelo menos dois obstáculos: esbarra na dificuldade de se recuperar dados técnicos de veículos já com vários anos de uso, e provoca considerável esforço burocrático no sentido de adequar os certificados de licenciamento e o cadastro do RENAVAM à nova exigência.

Penso que a melhor alternativa para superar o contratempo de que falam as autoridades policiais rodoviárias é alterar o próprio Código Nacional de Trânsito, nele abrigando a exceção que, indevidamente, o CONTRAN estatuiu, por meio da já mencionada Resolução nº 87/99.

O novo texto, contudo, não deve fazer referência à capacidade máxima de tração dos veículos de carga antigos, ou nos sujeitaríamos às mesmas dificuldades que há pouco indiquei. Apenas para lembrar, reafirmo que os fabricantes não eram obrigados a tornar pública a CMT dos veículos.

O que fazer então? Acredito que condicionando a exceção ao peso bruto total combinado do veículo, e não à CMT, a fiscalização poderá ser exercida sem nenhuma dificuldade, já que aquele dado, ao contrário deste, era inscrito nos veículos de carga com reboque ou semi-reboque.

Além disso, deve-se atentar para o fato de que, abaixo de 45 toneladas - que é o limite máximo de peso permitido aos veículos de carga, para que não danifiquem o pavimento ou comprometam as obras-de-arte especiais – a capacidade máxima de tração e o peso bruto total combinado são grandezas, em geral, equivalentes. Ou seja, o caminhão fabricado antes de 1991, que tenha PBTC inferior a 19 toneladas, muito provavelmente também terá CMT inferior a 19 toneladas. Imagino, pois, que a mudança de parâmetro não irá comprometer os objetivos traçados pelo CONTRAN quando da edição da Resolução nº 87/99.

Tudo isso exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.086, de 2004, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado FRANCISCO APPIO
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.086, DE 2004

Acrescenta dispositivo ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, para excetuar determinados veículos de carga da exigência do uso do tacógrafo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para excetuar determinados veículos de carga da exigência do uso do tacógrafo.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 105.....

.....

§ 5º Excetuam-se da exigência prevista no inciso II deste artigo os veículos de carga com peso bruto total combinado inferior a dezenove toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990. (NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.