

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.833/2008
(Do Sr. Deputado Valdir Colatto)

Altera a Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985,
para dispor sobre a tolerância máxima sobre limites
de peso dos veículos de carga.

RELATOR: Lael Varella

PARECER: pela aprovação, com substitutivo

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GERALDO SIMÕES

O Projeto de Lei em questão tem por objetivo a majoração dos limites de tolerância em relação ao peso dos veículos de carga. De acordo com o parecer do Relator:

... a fixação de um percentual de tolerância não é ato que deva desprezar as circunstâncias que envolvem o carregamento e o transporte dos diversos tipos de carga no país, atendo-se, única e simplesmente, às possibilidades de erro do equipamento que realiza a medição. De fato, como salienta o autor, é muito raro que o embarcador ou o transportador possua balança capaz de medir os pesos por eixo, antes de se iniciar a viagem, situação que é agravada na hipótese de recolhimento de carga de diversos embarcadores. Considerando que a distribuição de carga nas carrocerias não é procedimento trivial, mas problema que exige conhecimento técnico acerca da configuração do caminhão, das características da carga (e, eventualmente, de suas embalagens) e das modalidades de ajuntamento, organização e fixação de cada tipo de mercadoria, é bem possível que, rotineiramente, ocorram desvios superiores aos 5% propostos em resolução do CONTRAN. Não se trata, contudo, de má-fé; é tão-somente um desafio da técnica, aliado a uma restrição de natureza econômica: a aquisição, pelos particulares, de balanças para medição de peso por eixo. De outra parte, é necessário reconhecer que, não raro, o transportador é incapaz de mitigar o problema do deslocamento da carga,

sempre acentuado pelas más condições das rodovias brasileiras. Daí se explica, vez por outra, a constatação de peso por eixo superior àquele que seria admitido, tomando em conta um percentual de 5% de tolerância.

Pelas palavras do próprio Relator, notamos que o problema não está no estabelecimento do erro máximo do equipamento, mas sim da incapacidade técnica do transportador. O próprio prestador de serviço não tem a aptidão ou o equipamento necessário para prestar o serviço de transporte de acordo com as regras determinadas pelo Estado.

Assim, tendo em vista a incapacidade de alguns transportadores de se adaptar ao que diz a regra, com o maquinário e a técnica adequada, a iniciativa parlamentar procura a socialização da ineficiência.

Uma vez positivada a tolerância para com valores acima do permitido, que, frise-se, não inclui o erro do equipamento de pesagem, a infraestrutura viária sofrerá desgaste além do que foi previsto em seu projeto, diminuindo sua vida útil e elevando seu custo de manutenção.

O aumento de peso bruto total implica em risco para ponte e viadutos, mas não implica em elevado dano ao pavimento desde que distribuído adequadamente ao longo do veículo de carga, conforme o número de eixos.

Por outro lado, a distribuição irregular da carga no veículo, gerando excesso de peso por eixo, implica em um dano substancial à via. O dano ao pavimento varia em proporção direta e exponencial com o excesso de peso por eixo, adotando-se usualmente o expoente 4,32. Com base nesse expoente é que obtém o peso por eixo previsto no projeto da Rodovia para estimar a durabilidade do pavimento.

Assim, um veículo que trafega com excesso de 5% de peso no eixo aumenta em 23,5% o dano ao pavimento, reduzindo a durabilidade original em 19%. Já um excesso de 10% aumenta o dano ao pavimento em 50,9% e reduz a durabilidade em 33,7%. Consequentemente, um pavimento projetado para durar 10 anos terá sua vida reduzida para 8,1 e 6,6 anos respectivamente, o que representa um aumento considerável de custos de manutenção das rodovias.

No caso das rodovias concedidas, este custo será repassado à tarifa de pedágio. Já naquelas que são administradas pelo Estado, todos os contribuintes pagarão. Em ambos os casos o transportador transferirá os custos de sua

ineficiência para terceiros alheios ao seu negócio, enquanto aumentará a sua rentabilidade ao transportar maior quantidade de carga.

Como podemos notar, a iniciativa vai de encontro à profissionalização e à modernização do transporte rodoviário de cargas, objetivos que devem ser perseguidos pelo Poder Público, razão pela qual **manifesto meu voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 3.833/2008.**

Sala da Comissão, em de junho de 2009.

GERALDO SIMÕES
Deputado Federal PT/BA