



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 665, DE 1999

(Do Sr. Gustavo Fruet)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, determinando os limites de tolerância na pesagem de veículos.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 99, § 2º, da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º É tolerado um percentual de cinco por cento sobre o limite de peso bruto total e de dez por cento sobre o limite de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias." (NR)

Art. 2º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

"§ 2º-A. Somente poderá haver autuação por ocasião da pesagem de veículo quando forem ultrapassados os limites definidos no parágrafo anterior."

Art. 3º O art. 231, inciso V, da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"V - com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância previstos no art. 99;" (NR)

Art. 4º O art. 323, caput, da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, revogado o parágrafo único:

"Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso." (NR)

Art. 5º É revogada a Lei nº 7.408, de 1985.

Art. 6º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, estabeleceu tolerância de cinco por cento na pesagem de carga em veículos de transporte nas balanças instaladas ao longo das rodovias.

Os limites de peso (peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo à superfície da via pública) são rigorosamente fiscalizados através de balanças fixas e móveis.

Uma bateria de testes comparativos entre os resultados apresentados por balanças móveis e fixas, realizada pelo SINTRAVIR - Sindicato dos Transportadores de Carga de Videira e Região, demonstrou que existe uma diferença substancial, de até 5%, entre os pesos obtidos nos dois tipos de balança. Na balança móvel a carga torna-se sempre mais pesada.

Isso tem desencadeado muitos desentendimentos e notificações contra os transportadores de cargas, que pesam suas cargas em balanças fixas, cargas essas que, quando aferidas em balanças móveis nas estradas, acabam parecendo mais pesadas.

Tais aferições têm que ser muito precisas para resolver, com justiça, a situação incômoda da chegada constante de multas contra quem acredita estar agindo dentro dos padrões permitidos. E o alto valor dessas multas (proporcional ao

excesso de peso transportado), todas arbitradas em UFIR, vêm tornando insustentável a continuidade do exercício da profissão por aqueles submetidos a referenciais desiguais de avaliação dos pesos das cargas por eles transportadas. Além da multa, o veículo ainda fica retido para transbordo de carga.

Em face das dificuldades inerentes à distribuição homogênea de cargas sobre as plataformas de transporte é preciso, para corrigir essa situação incômoda, desconsiderar a pesagem obtida nos eixos ou alterar os limites de tolerância para pesagens nas balanças móveis.

Para a primeira alternativa ter-se-ia que manter a tomada de pesos, para efeito da emissão de notificação, apenas no veículo como um todo - no caso, a aferição de seu peso bruto total. Assim, seriam desconsiderados os excessos porventura existentes nos eixos, seja simples, seja o conjunto dos mesmos, devido à impossibilidade de se pesar, na origem, os eixos de maneira individual.

Sendo de difícil cogitação desativar as balanças móveis, proposta mais viável é, ao que parece, permitir maior margem de erro quando da aferição dos pesos por essas balanças.

A saída para resolver essa situação é aumentar o percentual de tolerância prescrito hoje na Lei nº 7.408/85. Tal aumento, tendo em vista o teste comparativo entre os dois tipos de balança, deve ser de 5% (tolerância hoje admitida) para 10%, para o caso do peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Por essa razão, apresenta-se o presente projeto de lei, o qual deverá evitar que essas distorções entre balanças móveis e fixas, até agora ignorada pelo poder público, continuem a penalizar uma categoria de trabalhadores que contribui incansavelmente para o desenvolvimento do setor produtivo no país.

Registre-se manifestação do DNER, em Ofício nº 063/98-Dr.DTc/DNER: "A Divisão de Pesquisas e Desenvolvimento da Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico-IPR, sugere que: desde que sejam respeitadas as especificações técnicas do fabricante do veículo, seja permitida a tolerância máxima de 10% (dez por cento) sobre os limites de distribuição dos pesos incidentes nos eixos dianteiros e traseiros dos veículos e, mantidos os atuais 5% (cinco por cento) sobre o peso bruto total".

Por fim, a presente iniciativa já foi objeto de proposta do Deputado Valdir Colatto, na legislatura passada, com projeto de alteração da Lei 7.408/85, em razão da não vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro.

Sala das Sessões, em de de 1999.


Deputado Gustavo Fruet

20/04/99

**“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI”**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

.....
CAPÍTULO IX
Dos Veículos

SEÇÃO I
Disposições Gerais
.....

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

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida 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.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

.....

CAPÍTULO XV

Das Infrações

.....

Art. 231 - Transitar com o veículo:

.....

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

.....

CAPÍTULO XX

Disposições Finais e Transitórias

.....

Art. 323 - O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

.....

LEI Nº 7.408, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1985

PERMITE A TOLERÂNCIA DE 5% (CINCO POR CENTO) NA PESAGEM DE CARGA EM VEÍCULOS DE TRANSPORTE.

Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

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

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.