

EMENDA N° -----
(ao PL 1179/2020)

Dê-se ao art. 24 do Projeto a seguinte redação:

“Art. 24. O CONTRAN poderá editar resolução que preverá medidas excepcionais de fiscalização do cumprimento do disposto nos arts. 99 e 100 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, as quais terão a finalidade de obtenção de maior eficiência para a logística de transporte de bens e insumos e da prestação de serviços relacionados ao combate da Pandemia COVID-19.

Parágrafo único. A resolução prevista no caput deste artigo terá sua vigência limitada enquanto perdurar o estado de calamidade pública previsto no Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.”

JUSTIFICAÇÃO

A suspensão do art. 100 do Código de Trânsito Brasileiro promovida pelo art. 24 do Projeto de Lei nº 1179/2020, embora com nobre objetivo, pode ter sérias consequências à segurança do trânsito e à infraestrutura rodoviária de todo o país.

Em relação à segurança no trânsito, o primeiro ponto que se deve ressaltar é o de que, na prática, suspender tal artigo implica autorizar os condutores de veículos a transitarem com peso superior ao tecnicamente estabelecido pelo fabricante, seja por excesso de carga, seja por excesso de passageiros.

Tal condição pode trazer riscos sérios à vida dos seus ocupantes ou dos demais usuários da via. O excesso de peso provocado por essa decisão pode levar à ruptura dos eixos do veículo, da carroceria, da ineficiência do sistema de suspensão, de condição para a qual os sistemas de freios não foram projetados, enfim, uma série de reações em cadeia que poderá levar a acidentes graves. Ainda, os itens de segurança presentes nos veículos poderão não atuar

da forma como foram projetados, haja vista a majoração da massa do veículo. Sistemas ABS, airbag, entre outros, poderão não ser eficientes caso precisem ser acionados. Há que se destacar, ainda, que a depender da distribuição de carga e de passageiros, o centro de gravidade poderá sofrer alteração, trazendo problemas de instabilidade aos veículos.

Cabe ressaltar que há, em projeto de veículo automotor, profunda análise estrutural, dimensionada em relação a diversos fatores, como sua condição de uso, a previsão de capacidade e distribuição da carga, o peso e posição dos ocupantes, entre outros, que são minunciosamente ponderados, a fim de se estabelecer as cargas atuantes no veículo e a resistência necessária para se definir os tipos de materiais a serem empregados e as disposições de seus elementos estruturais (que sofrem não apenas esforços estáticos, como principalmente, esforços dinâmicos). Há, portanto, grande complexidade no desenvolvimento de um projeto de veículo automotor. O excesso de peso pode resultar no colapso estrutural do veículo, por isso as especificações técnicas estabelecidas pelo fabricante do veículo devem ser obedecidas.

Frise-se que a prática de eventuais infrações de trânsito (cuja ocorrência é fruto de decisão do condutor do veículo) e o cumprimento compulsório das especificações técnicas insertas nos projetos dos veículos (cujo suspensão se pretende dar por meio de lei) são fenômenos distintos.

Em suma, permitir que os condutores, sob qualquer pretexto, ignorem essa questão técnica trará consequências graves à segurança do trânsito. O cidadão, a rigor, não possui o conhecimento e as condições necessárias para avaliar a resistência do veículo ao colocar carga ou pessoas em excesso.

Em relação à infraestrutura rodoviária, o excesso de peso invariavelmente resultará em danos graves ao pavimento, reduzindo a sua vida útil e levando ao surgimento de diversas patologias como buracos, trincas, entre outros problemas, os quais implicam também risco à segurança do trânsito.

Dada a capacidade das rodovias e obras de arte especiais (OAEs) brasileiras, tanto de responsabilidade do DNIT/Estudos, quanto às de responsabilidade das concessionárias, o risco de colapso destas estruturas seria

Emenda ao texto inicial.

sobremaneira incrementado, o que potencializaria a sobrecarga de sistemas de saúde. A simples suspensão do art. 100 do Código de Trânsito até 30 de outubro permitirá, em tese, que veículos circulem sem qualquer limite de peso em estruturas projetadas para atender certo limite. Imagine-se, por exemplo, os riscos e danos advindos do tráfego de um caminhão sobre uma ponte projetada para suportar um peso menor do que aquele do veículo.

Por fim, é válido mencionar algumas consequências econômicas que podem advir da promulgação deste artigo.

Primeiramente, os danos causados à pavimentação pela permissão de circulação de veículos com excesso de peso acarretará dispêndios orçamentários ainda maiores na manutenção das rodovias federais e estaduais, recursos estes que são escassos a todas as entidades federadas. No âmbito das rodovias concedidas, as concessionárias também incorrerão em maiores custos de manutenção, visto que elas são as responsáveis pela conservação desses bens públicos. Isso poderá resultar na revisão do equilíbrio econômico-financeiro de contratos e no consequente aumento de tarifa aos usuários da via. Diante disso, mostra-se temerário a União liberar irrestritamente a circulação de veículos pesados inclusive nas rodovias estaduais e nas vias municipais, visto que os recursos de manutenção aplicados em suas rodovias advêm de seu próprio orçamento. Ademais, a limitação ao exercício do Poder de Polícia dessas entidades federativas, uma vez que não poderão fiscalizar o excesso de peso, pode significar uma redução drástica de sua autonomia, o que violaria o princípio federativo insculpido nos arts. 1º e 18 da Constituição Federal de 1988.

Em segundo lugar, a medida poderá ter consequências danosas no mercado de transporte brasileiro. A permissão de circulação com excesso de peso e de pessoas concentrará o transporte de insumos em um número menor de veículos. Isso poderá acarretar numa menor demanda pelo serviço de caminhoneiros e outros profissionais do transporte, afetando sobremaneira sua renda. Ressalte-se que a categoria já vem sendo seriamente afetada na crise atual, mesmo sendo essenciais ao abastecimento de todo território nacional.

Vale ressaltar que risco de desabastecimento que pretende ser mitigado pela proposição ora comentada não se mostra consentâneo com a realidade atual dos fatos. Na vigência do estado de calamidade pública atual,

o serviço de transporte é considerado atividade essencial e indispensável ao atendimento das necessidades da comunidade, nos termos do inciso XXII do art. 3º do Decreto 10.282/2020, que regulou a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, a qual “dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019”.

Em conclusão, não se nega que o Poder Executivo federal já tenha suspendido as pesagens nas rodovias federais, porém isso foi feito por razões sanitárias, a fim de evitar o risco de contágio entre operadores e usuários das vias federais. A adoção de medida semelhante em âmbito estadual compete a cada unidade federativa. Com o intuito de uniformizar essa medida em todo o país, o art. 24 do PL 1179/2020 acaba por gerar consequências potenciais muito mais danosas ao suposto benefício pretendido com a adoção da suspensão da aplicação do art. 100 do Código de Trânsito. A permissão irrestrita de circulação de veículos com excesso de carga e de pessoas poderá trazer riscos a toda a sociedade, não mitigando os danos gerados pela atual pandemia, mas, sim, agravando-os.

Pelo exposto, a fim de preservar o intuito do dispositivo, mas reduzir seus possíveis efeitos danosos, sugerimos a alteração do art. 24 para delegar ao CONTRAN (órgão que entendemos possuir a maior competência técnica no assunto) a adoção de medidas que relativizem a aplicação dos arts. 99 e 100 durante o período de pandemia.

Senado Federal, 2 de abril de 2020.

**Senador Veneziano Vital do Rêgo
(PSB - PB)
Líder do Bloco Senado Independente**