

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 1.050, de 2021.

Publicação: DOU de 19 de maio de 2021.

Ementa: 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.

Resumo das Disposições

A Medida Provisória (MPV) nº 1.050, de 2021, possui quatro artigos.

O art. 1º modifica dispositivos da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, para alterar a tolerância sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas de 10% para 12,5%, bem como admitir tolerância superior a esta para os veículos com peso bruto total igual ou inferior a 50 toneladas, desde que respeitada a tolerância de 5% sobre os limites de peso bruto total e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

As alterações propostas pelo art. 1º da MPV definem ainda que caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regulamentar a matéria, sem prejuízo da aplicação imediata da norma, e estabelece teto de vigência para a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, que será até 30 de abril de 2022.

Tendo em vista as alterações propostas à Lei nº 7.408, de 1985, o art. 3º da MPV revoga o parágrafo único do seu art. 1º, para adequar a redação dessa Lei aos ditames da MPV.

De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 00017/2021 MINFRA MJSP, que acompanha a MPV, caminhoneiros alegam que grande parte dos excessos de peso por eixo são pequenos. A EMI cita levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que constatou

que os excessos de peso por eixo entre 10% e 12,5% representam cerca de 43% das autuações.

Ademais, é arguido que os carregamentos de caminhões normalmente não são aferidos quanto aos limites de peso nos eixos, sendo verificado apenas o Peso Bruto Total (PBT), seja pela informação contida na Nota Fiscal da carga, seja pela pesagem em balanças que não aferem a carga em cada um dos eixos do veículo.

A EMI acrescenta que, a despeito de o veículo haver sido carregado dentro do limite de PBT, o excesso de peso por eixo pode ser ocasionado pelo modo em que a carga está distribuída na carroceria do caminhão, bem como por um possível deslocamento dela ao longo da viagem.

A EMI esclarece ainda 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. De acordo com a EMI, trata-se do processo de pesagem dinâmica, identificado 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.

Quanto a previsão de que a lei vigorará até 30 de abril de 2022, a EMI assevera que 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. Ressalta ainda 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 Código de Trânsito Brasileiro, de forma que, após o prazo fixado pela MPV, serão observados os limites estabelecidos pelo Contran.

As mudanças propostas ao Código de Trânsito Brasileiro, por sua vez, são efetivadas pelo art. 2º da MPV.

As alterações trazidas pelo art. 2º possibilitam que, nos casos em que a remoção do veículo é prevista como medida administrativa para infração, não sendo possível sanar no local a irregularidade que lhe deu causa, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, seja liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, a fim de que a irregularidade seja sanada. Entretanto, a medida não se aplica à infração por condução de veículo não registrado e devidamente licenciado.

A não regularização no prazo concedido, que poderá ser de até 15 dias, resultará em registro de restrição administrativa no Renavam, a ser feito por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como no recolhimento do veículo ao depósito.

A EMI exemplifica que, no caso de infrações para as quais a retenção do veículo é aplicada, já há a previsão de liberar o veículo, retendo o CRLV e dando prazo ao proprietário para regularização, quando a irregularidade não puder ser sanada no local e essa condição não comprometa a segurança para a circulação.

Dessa forma, a proposta visa conferir aos casos de remoção o mesmo tratamento dado para as retenções.

O art. 4º, por fim, dispõe sobre a vigência e produção de efeitos. A MPV entra em vigor na data de sua publicação.

O prazo de apresentação de emendas vai de 19 a 21 de maio de 2021.

Brasília, 21 de maio de 2021.

Hilba Soares Reis
Consultor Legislativo

