



Implementos com quarto eixo são considerados ilegais pelo Denatran

O uso de implementos do tipo LS dotados de quatro eixos, para transporte de cargas divisíveis, como graneleiros, vem ganhando cada vez mais adeptos no transporte rodoviário de cargas, devido às vantagens apresentadas pela configuração. Entre elas está o ganho na carga transportada.

Com um bitrem de dois eixos em cada carreta, o PBT é de 57 toneladas. Com a LS dotada de quatro eixos, o PBT passa para 58,5 toneladas. Muitos donos desse tipo de implemento também destacam que não é necessário um cavalo-mecânico 6×4 para rebocar o implemento e que é apenas um implemento, e não dois como em um bitrem.

A instalação do quarto eixo em implementos tem sido feita em oficinas fora das implementadoras. E para rodar, os proprietários tem recorrido à justiça para obtenção de liminares.

Apesar disso, o Denatran ainda considera esses implementos ilegais. O Blog do Caminhoneiro entrou em contato com o Departamento Nacional de Trânsito nesta semana, e recebeu informações a respeito dos implementos e da expectativa futura

do órgão para eles.

De acordo com a legislação de trânsito e os normativos infralegais vigentes expedidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) ou pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), essa configuração não tem respaldo para o transporte de cargas em geral, não indivisíveis.

A regulamentação de combinações para transporte de cargas é regida pela Portaria Denatran nº 63/2009. Os anexos dessa portaria detalham todos os tipos de composições permitidas, e a configuração para semirreboques com mais de três eixos não está lá.

Outro destaque é que esses implementos ainda não tiveram sua segurança comprovada por meio de testes. Esse assunto inclusive foi discutido pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares (CTAV) do Contran, na gestão 2016-2018, que analisou vários aspectos, como legalidade, eficiência do sistema de freio, adequação do caminhão-trator, estabilidade lateral, arraste e área de varredura, distribuição de peso entre os eixos, impacto no pavimento e em Obras de Arte Especiais.

4) Conclusão sobre o 4º eixo para semirreboques

Considerando os fatos acima relatados, pode-se concluir que:

- A modificação de semirreboque para cargas convencionais de 3 para 4 eixos nas condições citadas não tem cobertura legal e tão pouco garantias técnicas.
- Não há garantias da manutenção das condições de segurança do conjunto com o semirreboque modificado para 4 eixos.
- Não há também garantias que o patrimônio público (rodovias e Obras de Artes Especiais) não será danificado ou terá sua via útil reduzida em função da circulação frequente desse tipo de conjunto de veículos com semirreboque de 4 eixos.
- Há possibilidade de ocorrer acidentes com esses conjuntos, caso não estejam garantidos os requisitos de segurança estabelecidos na legislação vigente.

Pode-se concluir que a modificação do semirreboque em questão é ilegal e os veículos modificados não podem ser aprovados e regularizados nessa condição, nem tão pouco circular em vias públicas. Do mesmo modo, os semirreboques já modificados deveriam ter o eixo adicional removido, de modo a retorná-los às suas condições originais.

Depois das análises, a conclusão foi de que não existem garantias de circulação para os implementos de quatro eixos e nem se preveem os danos que estes podem causar no pavimento,

em pontes e viadutos.

Apesar de considerados ilegais pelo Denatran, um estudo técnico abrangente sobre o assunto está em andamento, sendo realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Veicular (ONSV), em Acordo de Cooperação Técnica firmado com o Denatran.

Apesar disso, o estudo não tem prazo para conclusão.

Multas

Em maio de 2019, o Denatran publicou o Ofício-Circular nº640/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, dirigido aos órgãos de fiscalização do Sistema Nacional de Trânsito, destacando que, devido às divergências de interpretação entre os órgão de trânsito e também o número de ações judiciais sobre o tema, as modificações em implementos, que passaram a ter quatro eixos, fossem aceitas.

No mesmo ofício, o Denatran avalia que muitos implementos dotados de quatro eixos passaram por inspeções veiculares, com emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV), e que a modificação foi incluída no registro do veículo nos Detrans.

Origem

A inclusão do quarto eixo em implementos LS começou a ganhar força em 2011. Nessa época, o Contran tornou obrigatório o uso de cavalos-mecânicos 6×4 para tracionar bitrens, por meio da Resolução 201/2011.

Atualmente, o número de implementos dotados de quarto eixo rodando nas rodovias do país passa dos 3 mil. Fonte: Blog do Caminhoneiro.