

## CARGAS

# Necessidade ou exagero?

Definição sobre a instalação da terceira placa se arrasta desde 2010 e está longe de ser resolvida

POR LETICIA SIMÕES

**A**lteração nas normas, ausência de consenso e falta de informação. Essas parecem ser a tônica da controvérsia envolvendo o setor de cargas e a regulamentação da chamada terceira placa. O dispositivo foi proposto pelos órgãos de regulação do trânsito em dezembro de 2010. Em 2011, a resolução foi suspensa por pressão do setor. Sem uma definição aparente, as discussões sobre a efetivação e legalidade da terceira placa prosseguem.

O Sistema Auxiliar de Identificação Veicular ou terceira placa - película refletiva com os caracteres da placa do veículo - foi criado pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito) em dezembro de 2010, conforme resolução nº 370.

A PRF (Polícia Rodoviária Federal) fez a requisição do dispositivo, em uma Câmara Temática do Conselho, com a justificativa de que o sistema garantiria maior segurança nas rodovias com a identificação dos veículos por meio de



FOTOS JÚLIO FERNANDES/CNT



câmeras que fariam a leitura da placa adicional.

O objetivo da terceira placa, conforme a assessoria de comunicação do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), é facilitar a leitura por parte dos agentes de fiscalização. Outra necessidade, de acordo com a autarquia, é a padronização dos caracteres para melhoria dos sistemas de legibilidade visual e eletrônico da identificação traseira dos veículos de cargas em circulação.

A medida, segundo Paulo Roberto de Souza, assessor de Segurança da NTC&Logística (Associação Nacional de Transportes de Cargas e Logística), só faria sentido caso as câmeras de fiscalização eletrônica propostas pela PRF para a leitura da terceira placa já estivessem instaladas nas rodovias. "Na época em que a resolução foi instituída, apenas oito câmeras que fazem a leitura da película refletiva haviam sido instaladas. Ainda assim, elas estavam nas regiões de fronteira, onde trafegam menos de 5.000 caminhões por dia. Hoje, o Brasil tem mais de 3 milhões de caminhões circulando pelas estradas."

A resolução do Contran envolve todos os veículos do

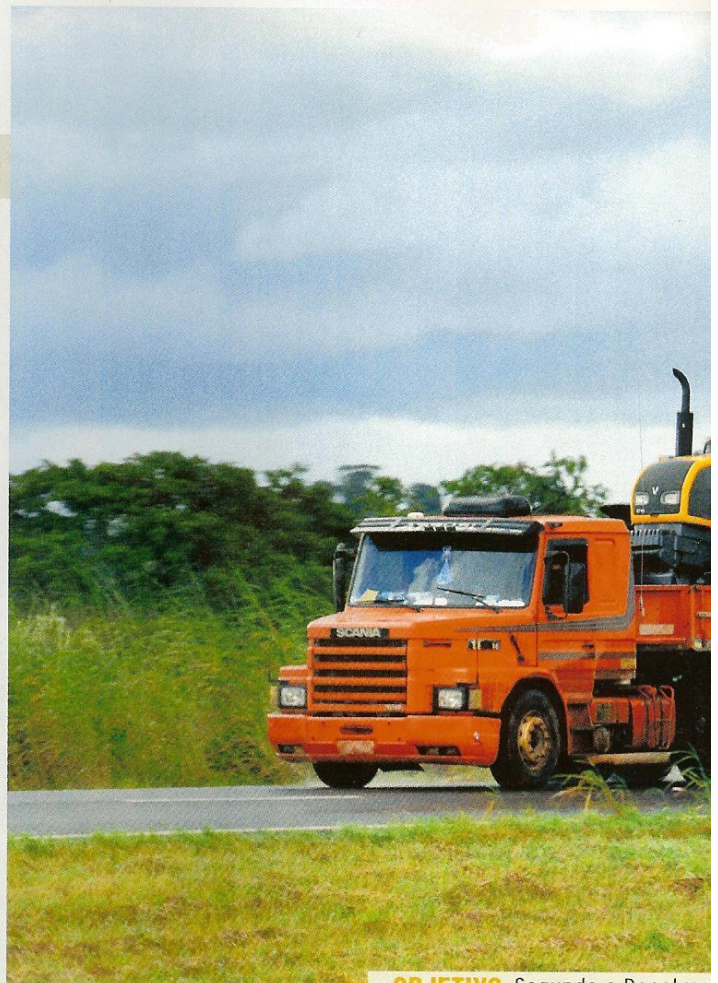
transporte de cargas, reboques e semirreboques com PTB (Peso Bruto Total) superior a 4.536 kg.

A NTC&Logística entendeu que a proposta do Contran era inadequada e não reconheceu a necessidade da medida. "De acordo com o levantamento que a entidade fez à época, com a soma de todos os veículos de cargas que deveriam ter a terceira placa, o custo total para o setor chegaria a R\$ 140 milhões. As discussões com o conselho e com o Ministério das Cidades começaram nesse período."

Os argumentos da entidade surtiram efeito e, em outubro de 2011, uma deliberação do Contran (nº 116) suspendeu os efeitos da resolução que exigia a instalação da terceira placa nos veículos da carga. Desde então, a medida está suspensa.

A PRF pediu ao Contran a devolução do conteúdo para reestudo. Procurada pela reportagem, a corporação não se pronunciou sobre em que ponto estão as análises.

A assessoria do Denatran afirma que o assunto está em estudo na CGIT (Coordenação Geral de Infraestrutura de Trânsito) do departamento. A autarquia não confirmou se há um cronograma para definição e também não forne-



**OBJETIVO** Segundo o Denatran

**"Ao Contran é outorgada competência apenas de estabelecer modelos das placas"**

MARCELO ARAÚJO,  
ESPECIALISTA EM DIREITO DO TRÂNSITO

ceu informações com relação às câmeras leitoras da terceira placa.

Para o advogado Marcelo Araújo, especialista em Direito do Trânsito, o imbróglio confirma que Contran e Denatran "não têm hierarquia de normas". "O Contran 'legisla' quando autorizado pela lei, não podendo ir além dela e muito menos inovar sem essa outorga. O CTB (Código de Trânsito Brasileiro), que é uma lei, em seu artigo nº 115, prevê a identificação externa por meio de duas placas - dianteira e traseira. Ao Contran



a terceira placa facilita a leitura por parte dos agentes de fiscalização

é outorgada a competência apenas de estabelecer os modelos e as especificações das placas, nada mais.”

Segundo Araújo, por hierarquia de regras, o Contran não tem competência para instituir mais uma placa, seja dianteira ou traseira. No entanto, o advogado chama a atenção para a resolução nº 231, que estabelece a segunda placa traseira quando houver encobrimento que cause ilegibilidade ou invisibilidade desse dispositivo por instalação de engate. “A exigência

de placa, além de uma dianteira e uma traseira, por meio de resolução, é ilegal por ir além da exigência do CTB. Porém, quando a placa traseira estiver de alguma forma com a visibilidade ou a legibilidade prejudicada, a instalação legitimada pela resolução nº 231 é favorável para evitar a autuação.”

Araújo reconhece que o tema é “confuso”. “Por envolver hierarquia de normas, subjetividade do que seria uma placa ilegível ou invisível pelo seu local de instalação, ou por

## ENTENDA O CASO

### 2010

- O Contran criou a terceira placa para ser implantada na traseira dos veículos automotores de transporte de cargas, reboques e semirreboques com peso bruto total superior a 4.536 kg

### Janeiro de 2011

- A NTC&Logística, contrária ao dispositivo, encaminhou expediente e passou a desenvolver gestões junto ao Ministério das Cidades para que o assunto fosse reexaminado

### Junho de 2011

- Nova resolução do Contran determinou que a terceira placa somente seria aplicável a veículos novos, fabricados e licenciados a partir de janeiro de 2012. Também alterou o calendário para entrada em vigor da terceira placa, cuja obrigatoriedade passaria a ser exigida a partir de 1º de setembro de 2012

### Outubro de 2011

- Foi publicada uma deliberação do Contran que suspendeu os efeitos da resolução de 2010, situação que perdura até então, o que desobriga o uso da terceira placa nos veículos de cargas

### 2014

- Atualmente, o assunto está em estudo no Denatran, sem data definida para ser ou não efetivada

Fonte: NTC&Logística

**“Não há como prever se uma solução para o caso está próxima”**

LUCIANA MASCARENHAS,  
ESPECIALISTA EM DIREITO DE TRÂNSITO

estar encoberta por algum obstáculo no veículo, faz com que, na prática, o setor de cargas assuma um ônus que não seria obrigatório para evitar transtornos na circulação e de ter que se defender por ter sido autuado.”

Souza, da NTC&Logística, afirma que, mesmo estando suspensa há três anos, a terceira placa ainda vem sendo comercializada. “Transportadores bem informados não adquiriram a placa refletiva. É preciso voltar ao assunto, debatê-lo com o setor para inibir esse comércio.”

## ESPECIFICAÇÕES DA TERCEIRA PLACA

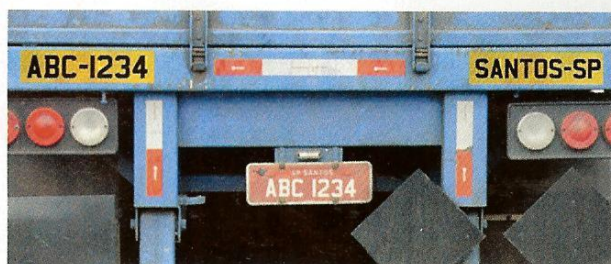
**Nome:** Sistema Auxiliar de Identificação Veicular

**O que é:** película refletiva de fundo amarelo, contendo os caracteres da placa do veículo

**Onde deve ser instalada:** na traseira do veículo

**Forma:** dois adesivos de 80 cm x 40 cm

**Veículos que devem instalar:** com peso bruto total acima de 4.536 kg



Fonte: Contran

O presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), Claudinei Pelegrini, diz que ainda há desinformação entre a categoria com relação à terceira placa. "Ainda que em número reduzido, alguns caminhoneiros autônomos não têm conhecimento sobre a situação legal e atual do dispositivo. O entendimento geral, por ser legislação, principalmente para a regularização dos documentos, é de aceitação à medida."

Pelegrini afirma que, para a Abcam, a terceira placa, além de oferecer maior visibilidade ao veículo e auxiliar na segurança, torna o caminhão mais facilmente identificável junto às autoridades rodoviárias. "Ao proporcionar melhor e mais rapidamente a identificação do veículo, certamente é uma aliada em caso de furto ou roubo."

O dirigente destaca que a entidade julga a medida "procedente". "Se autorizada, a



**SEM EFEITO** Para a NTC&Logística, proposta é inadequada

discussão deve se basear nos custos a serem cobrados para a instalação. A expectativa da Abcam é que seja alcançado consenso quanto à necessidade do dispositivo e a um preço justo para sua aplicação."

Luciana Mascarenhas, advogada especialista em Direito de Trânsito, afirma que a terceira placa não contribui efetivamente para a segurança no trânsito ou para a identificação do veículo. "Ela onera os transportado-

res de cargas, que vão ter um maior custo para implementar o sistema auxiliar de identificação."

Ela não acredita que o assunto esteja próximo de uma definição. "Considerando-se que o Contran e os transportadores de carga têm entendimentos antagônicos diante a obrigatoriedade da utilização da terceira placa, infelizmente, não há como prever se uma solução para o caso está próxima." ●