



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.857-A, DE 2010

(Do Sr. Carlos Zarattini)

Altera os arts. 7º, 21, 54, 231, 257, 280 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 2.877/2011, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 2877/11

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os dispositivos da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – a seguir mencionados, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.7º.....
.....

VIII – a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e as agências estaduais reguladoras e fiscalizadoras de rodovias concedidas à iniciativa privada.

.....”

“Art.21.....
.....

§ 2º Compete às entidades referidas no inciso VIII do art. 7º exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas neste artigo, relativamente às rodovias concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas.”

“Art.54.....
.....

Parágrafo único. Fica proibida a circulação em rodovias, de motocicletas com potencia inferior a 250 cilindradas.”

“Art. 231. Transitar com o veículo:
.....

V – com excesso no peso bruto total, no peso bruto total combinado, nos eixos ou em conjunto de eixos, em relação aos limites estabelecidos..

Infração – média;

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

- a) até seiscentos quilogramas – R\$ 9,00 (nove reais)
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas – R\$ 18,00 (dezoito reais)
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas – R\$ 36,00 (trinta e seis reais)
- d) de um mil e um a três mil quilogramas – R\$ 54,00 (cinquenta e quatro reais)

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas – R\$ 72,00 (setenta e dois reais)

f) acima de cinco mil e um quilogramas – R\$ 90,00 (noventa reais)

VIII -

Infração – gravíssima;

.....

§ 1º Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo a capacidade máxima de tração somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder.

§ 2º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária será admitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento.

§ 3º No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista no parágrafo anterior não deve ser incorporada aos limites de Peso Bruto Total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC), peso por eixo e peso por conjunto de eixos previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.

.....”

“Art.257.....

.....

§ 4º No caso de transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando o embarcador for simultaneamente o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentar o embarcador, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo será considerado responsável pela infração.

.....

Art.280.....

.....

§ 5º As entidades especificadas no inciso VIII do art. 7º poderão credenciar como Agente da Autoridade de Trânsito funcionários das concessionárias de rodovias por elas fiscalizadas, para operar, sob sua supervisão, aparelho eletrônico, equipamento audiovisual ou outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN e homologado pelo INMETRO, respeitada a restrição imposta no parágrafo anterior.”

.....

Art.320.....

§ 2º A receita arrecadada com a cobrança da multa de trânsito de evasão ao pagamento de pedágio, prevista no art. 209, será aplicada, no montante necessário, para o ressarcimento das perdas causadas pela infração cometida às operadoras de vias pedagiadas, sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

A figura do operador privado de rodovias surgiu no cenário brasileiro quando o Projeto de Lei que resultou no atual CTB, de 1993, já estava em adiantado estado de elaboração. O início efetivo de atuação das concessionárias de rodovias, com a cobrança de pedágio, ocorreu em agosto de 1996. Mesmo assim, merece ser registrado que no Substitutivo então aprovado no Senado Federal foi incluído um parágrafo no seu art. 93, no qual já se propunha.

“§ 3º O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificamente seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV, V e VI do art. 7º”

Esse dispositivo foi retirado na versão final do Projeto aprovada pela Câmara dos Deputados, na qual o art. 93 do Substitutivo do Senado Federal transformou-se no art.92, que, a final, foi vetado inteiramente pelo Poder Executivo.

A exclusão do § 3º pode ser entendida pela novidade que representava, então, o modelo de operação de rodovias pela iniciativa privada e a falta de visão clara quanto ao credenciamento que poderia ter nos anos seguintes, o Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias e o seu impacto no tráfego rodoviário, criando perplexidade nos usuários ante a dualidade de atribuições na operação das rodovias concedidas. É difícil a compreensão pelos usuários que a concessionária de rodovia não tem, e nem deve ter, poder de polícia.

Hoje, além de a realidade ser outra, há o fato de já existirem órgãos reguladores e fiscalizadores das rodovias concedidas, na esfera federal e dos estados, com características e atribuições diferentes dos órgãos executivos rodoviários tradicionais.

Assim, a iniciativa de incluir a ANTT e as agências reguladoras estaduais no Sistema Nacional de Trânsito, deve ser vista como medida para corrigir a compreensível omissão do CTB nesse aspecto, justificada pelas razões acima expostas. Essa iniciativa não pode, no entanto, restringir-se à inclusão apenas da agência federal, mas deve estender-se às

entidades similares de âmbito estadual, que têm iguais funções no que se refere à regulação e fiscalização das rodovias por elas administradas.

É nesse sentido que se propõe nova redação para o inciso VIII do art. 7º.

Com a inclusão do inciso VIII, deve, também, ser dada redação compatível ao § 2º do Art. 21, uma vez que a atribuição das agências reguladoras, no que se refere ao trânsito nas rodovias concedidas, não pode limitar-se ao controle do peso, já contemplado na Lei nº 10.203, de 2001, no que se refere à ANTT. Ressalte-se que a atribuição à ANTT de fiscalização do excesso de peso, sem que ela possa também fiscalizar a infração correspondente “...deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos...” prevista no art. 209 do CTB, torna bastante limitada a sua atuação.

Registre-se, ainda, que algumas infrações de trânsito, como “...evadir-se para efetuar o pagamento do pedágio.”, igualmente previsto no citado art. 209 do CTB, estão na esfera própria de atuação direto das agências reguladoras.

Por essas razões, propõe-se acrescentar, no art. 21, novo parágrafo.

No art. 54, propõe-se a inclusão de parágrafo único, para restringir a circulação de motocicletas com potencia inferior a 250 cilindradas em rodovias, na linha de Projeto de Lei de autoria do Deputado Hugo Leal já em tramitação na Câmara dos Deputados.

A justificativa é notória, ou seja, o grande crescimento do número de motocicletas no país com o conseqüente aumento, desproporcional ao número desses veículos na frota de circulação, do índice de acidentes envolvendo este tipo de veículo, especialmente de motocicletas com baixa potência, com grandes riscos para o próprio motociclista e para os demais usuários da rodovia.

Assim, se incluiria no art. 54 do CTB um parágrafo único.

No art. 231, que trata do controle de peso dos veículos, deve ser dada nova redação ao seu parágrafo único, que passaria a ser § 1º, acrescentando-se dois novo parágrafos, de modo que o assunto possa ser disciplinado mais claramente, com a utilização de redações já consagradas na Lei nº 7.408, de 1985 e na Decisão nº 6 do CONTRAN, sobre a questão da tolerância na passagem.

Com a redação proposta para esses parágrafos, seguramente se minimizaria a persistente interpretação equivocada de que a tolerância de 5% admitida não é para o carregamento dos veículos, mas para prevenir erros metrológicos aceitáveis dos equipamentos de medição.

Propõe-se, ainda, nova redação para o § 4º do art. 257 do CTB, que trata das infrações por excesso de peso dos veículos.

A efetiva cobrança da multa é fundamental para a credibilidade dos sistemas de fiscalização, e um dos momentos principais para isso é o de renovação anual do licenciamento dos veículos.

Ao se atribuir exclusivamente ao embarcador a responsabilidade pela infração de excesso de peso quando este está indicado na nota fiscal, fatura ou manifesto e for inferior àquele aferido, cria-se uma presunção, “júri et de júri”, de inocência do proprietário do veículo, abrindo a possibilidade de convivência indesejável do motorista com a prática da infração, não obstante os notórios danos que ela causa ao veículo, à sua segurança e a dos demais usuários da rodovia.

Atribuir exclusivamente ao embarcador a responsabilidade pelo excesso de peso, torna praticamente inexecutável a punição mediante a cobrança das multas aplicadas a este título, uma vez que, pelos valores relativamente pequenos envolvidos, não se justificam procedimentos judiciais para a cobrança, criando-se, de fato, uma impunidade, com grandes prejuízos para a sociedade como um todo.

Assim, com as redações propostas, manter-se-ia a responsabilidade do proprietário do veículo pelo excesso de carga, impedindo-o de renovar o licenciamento anual de seu veículo sem o pagamento das multas, mas assegurando-lhe o direito de isentar-se desse ônus, indicando, se for o caso, o responsável pela infração, de acordo com procedimentos a serem definidos pelo CONTRAN.

A capacidade de as Agência Reguladoras de rodovias atuarem na fiscalização de trânsito pode ser mais efetiva se elas puderem contar com o apoio de funcionários das concessionárias de rodovias – prestadoras de serviço público – para, sob a sua supervisão, operarem os aparelhos eletrônicos, equipamentos audiovisuais e outros meios tecnologicamente disponíveis, regulamentados pelo CONTRAN, conforme previsto no § 2º do art. 280 do CTB.

A atividade desses funcionários das concessionárias de rodovias, devidamente credenciados pelas Agências Reguladoras como Agentes da Autoridade de Trânsito, não lhes atribui competência para lavrar o auto de infração, nos termos do § 4º do citado art. 280.

Propõe-se, assim, incluir novo parágrafo no art. 280 do CTB.

É proposta a alteração no art. 320, para transformar o atual parágrafo único em § 1º, acrescentando-se novo parágrafo, sobre a destinação e a divulgação das receitas auferidas com a aplicação de multas de trânsito.

Com a extensão da malha concedida à iniciativa privada, ganhou relevância a multa por evasão ao pagamento do pedágio, estabelecida no art. 209 do CTB.

O combate a essa infração deverá ganhar ainda maior importância em futuro próximo, tendo em vista a tendência internacional de substituir as praças de pedágio por sistemas de livre passagem (“free flow”) mediante a cobrança por meios eletrônicos.

A tecnologia para essa cobrança já está disponível, como se pode verificar pelos sistemas implantados, por exemplo, na Alemanha, no Canadá, no Chile e nos Estados Unidos. A grande dificuldade que se apresenta são os recursos institucionais para se efetivar a cobrança da tarifa dos usuários, que entram no sistema viário sem estarem cadastrados para esse pagamento ou que dele se evadam.

Na parte legal, o Brasil já tem o instrumento de coerção necessário que é a infração estabelecida no mencionado art. 209 e ganhará significativo reforço com a implantação do Sistema de Identificação Automática de Veículos – SINIAV.

Ocorre no entanto, que a fiscalização dessa infração e a cobrança da multa respectiva somente pode ser feita pelos órgãos ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito, no qual devem estar incluídas as agências reguladoras da área de transportes, mas o prejuízo a ser ressarcido é da operadora da rodovia pedagiada.

Assim, para se prover a legislação pertinente dos instrumentos que podem viabilizar a aplicação no Brasil, em futuro próximo, de sistemas totalmente automáticos de cobrança de pedágio, é necessário possibilitar a utilização parcial da receita da multa aplicada pela evasão ao pagamento do pedágio no ressarcimento da prestadora de serviço público que é por ela diretamente prejudicada.

Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2010.

Deputado CARLOS ZARATTINI
PT/SP

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO
.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO) ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009](#))

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

.....

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

.....

CAPÍTULO VIII
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

.....

Art. 92. (VETADO)

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

.....

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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 excedentes;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de inflações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR.

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

.....

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 10.203, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2001

Dá nova redação aos arts. 9º e 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, e dá outras providências

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os arts. 9º e 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º É fixado em vinte e dois por cento o percentual obrigatório de adição de álcool etílico anidro combustível à gasolina em todo o território nacional.

§ 1º O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de vinte e quatro por cento ou reduzi-lo a vinte por cento.

§ 2º Será admitida a variação de um ponto por cento, para mais ou para menos, na aferição dos percentuais de que trata este artigo. " (NR)

Art. 2º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.053-35, de 25 de janeiro de 2001.

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

Brasília, 22 de fevereiro de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Pedro Malan

Marcus Vinicius Pratini de Moraes

Benjamin Benzaquen Sicsú

Rodolpho Tourinho Neto

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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.

Brasília, em 25 de novembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY

Affonso Camargo

DECISÃO N.º 6 DO CONTRAN, DE 10 DE MAIO DE 1994

PROCESSO N.º 287/93 - DENATRAN

INTERESSADO: Transportadora LUA AZUL
Ltda. - Irati, PR

ASSUNTO: Esclarecimento sobre divergência
na aplicação da Lei da Balança

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando as atribuições que lhe confere o artigo 5º da Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o artigo 9º do Regulamento aprovado pelo Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1968; e

Considerando a existência de interpretações várias à Lei nº 7.408/85 e ao artigo 82 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito e às consultas de órgãos rodoviários e de trânsito;

Considerando a deliberação do Colegiado, tomada na reunião de 10 de maio de 1994, constante da Ata n.º 3.664;

decide:

Art. 1º - A tolerância máxima de peso de 5% (cinco por cento) prevista na Lei n.º 7.408/85, sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, aplica-se somente na pesagem por balança rodoviária e destina-se a equalizar possíveis discrepâncias de aferição dos equipamentos de pesagem.

Art. 2º - A tolerância de 5% não é aplicável quando da verificação, através de notas fiscais ou faturas, do peso da carga transportado somado à tara do veículo, conforme previsto no artigo 239 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 3º - Em casos de comboios de veículos em que haja uma única nota fiscal, para toda a carga, verificar-se-á o peso de cada um dos automotores pelo conhecimento de transporte, sem qualquer tolerância.

Art. 4 - Esta decisão entra em vigor na data de sua publicação.

Orestes Kunze Bastos - Presidente do Conselho

PROJETO DE LEI N.º 2.877, DE 2011

(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a redação do § 1º do art. 99, e acrescenta parágrafos ao art. 280, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aferição do peso do veículo e a comprovação da infração por excesso de peso.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6857/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do § 1º do art. 99, e acrescenta os §§ 5º e 6º ao art. 280, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997,

que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aferição do peso do veículo e a comprovação da infração por excesso de peso.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 99.....

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

.....”(NR)

“Art. 280.....

.....

§ 5º A infração por transitar com o veículo com excesso de peso será comprovada, exclusivamente, pela aferição do peso da carga por equipamento de pesagem.

§ 6º Considerar-se-á não comprovada a infração por transitar com o veículo com excesso de peso quando este houver sido aferido apenas pela verificação de documento fiscal, exceto se acompanhado de documento emitido após pesagem em equipamento certificado. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A autuação de veículos por transitarem com excesso de peso tem sido muitas vezes fundamentada em aferição do peso pela verificação de documento fiscal, em razão da falta de equipamento de pesagem no local.

Esse método de aferição é totalmente impreciso e, como tal, torna-se vago e potencialmente injusto para a comprovação da infração.

O excesso de peso tem de ser comprovado por equipamento de pesagem aferido de acordo com metodologia e periodicidade recomendadas por entidade de metrologia legal. Se não existem balanças suficientes nas rodovias é obrigação do Estado instalá-las.

Temos de reconhecer que muitas autuações por excesso de peso do veículo são baseadas na verificação de documento fiscal em razão da redação em vigor do § 1º do art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro, que permite tal

aferição. Por discordarmos disso, estamos propondo neste projeto de lei uma nova redação para o dispositivo pela qual a aferição de peso será feita apenas por equipamentos de pesagem.

Os demais dispositivos propostos nesta iniciativa propugnam pela maior precisão para comprovar a referida infração, e também pelo reparo de injustiças cometidas por muitas autuações mal fundamentadas.

Pela importância desta proposição para que a fiscalização de trânsito ocorra com a devida transparência, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 7 de dezembro de 2011.

Deputado DIEGO ANDRADE
Deputado Federal /PSD-MG

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**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.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentara o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

.....

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Encontram-se para análise deste Órgão Técnico, o projeto de lei acima ementado e seu apenso, o PL nº 2.877, de 2011. O projeto principal altera sete dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Nessas alterações, o autor, Deputado Carlos Zarattini, estabelece atribuições de trânsito para as agências reguladoras de transporte terrestre, no âmbito federal e nas esferas estaduais, e ainda trata do excesso de peso no transporte de carga. Essa também é a preocupação do Deputado Diego Andrade no apenso, a partir da modificação de dois artigos do CTB.

Sobre o PL nº 6.857, de 2010, relatamos o que segue:

Art. 7º - Acréscimo do inciso VIII, incorporando na composição do Sistema Nacional de Trânsito, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e suas correspondentes estaduais, todas elas reguladoras e fiscalizadoras de rodovias concedidas à iniciativa privada, no âmbito de suas atuações.

Art. 21 – Acréscimo do parágrafo segundo, estendendo às agências referidas no inciso VIII do art. 7º as competências relativas ao planejamento, operação e fiscalização do trânsito expressas no dispositivo, para aplicação nas rodovias concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas.

Art. 54 – Acréscimo de parágrafo único, proibindo a circulação em rodovias de motocicletas com potência inferior a 250 cilindradas.

Art. 231 – Alteração do inciso V, pela retirada da tolerância de percentual de peso devido à aferição do equipamento, como também da remissão

do assunto ao CONTRAN, e o acréscimo de texto passando a considerar infração transitar com o veículo com excesso no peso bruto total, no peso bruto total combinado, nos eixos ou em conjuntos de eixos, em relação aos limites estabelecidos. Na penalidade de multa, o PL adota valores na moeda em uso, o Real, em substituição à previsão do texto original, que era é Unidade Fiscal de Referência – UFIR. Tais valores correspondem a reajuste de cerca de setenta por cento sobre a conversão da UFIR em real, ao tempo de sua extinção. As alterações do art. 54 incluem a retirada da medida administrativa vigente de retenção do veículo e transbordo da carga excedente, e a inclusão de dois novos parágrafos, com a renumeração do atual parágrafo único para parágrafo primeiro, cuja modificação consiste na retirada da previsão de percentual de tolerância, para manter a coerência com o inciso V alterado. No entanto, o parágrafo segundo acrescido estabelece percentual de cinco por cento de tolerância sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento. De acordo com o parágrafo terceiro aditado, esse percentual não deve ser incorporado aos limites de peso bruto total e peso bruto total combinado, peso por eixo e peso por conjunto de eixos.

Art. 257 – Modificação do parágrafo quarto, mediante a previsão do prazo de quinze dias para apresentação do único embarcador, na forma disposta pelo CONTRAN, pelo proprietário do veículo de carga flagrado com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, cuja documentação da carga indica valor inferior ao aferido, sob pena de lhe ser imputada as sanções correspondentes.

Art. 280 – Acréscimo do parágrafo quinto, estabelecendo que as agências de transportes terrestres, federal e estaduais, poderão credenciar como agente da autoridade de trânsito, funcionários das concessionárias de rodovias por elas fiscalizadas, para operar, sob a supervisão dessas agências, aparelho eletrônico, equipamento audiovisual ou outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN e homologado pelo INMETRO, respeitada a restrição imposta no parágrafo quarto, que delimita os agentes públicos competentes para lavrar o auto de infração, quais sejam o servidor civil, celetista ou estatutário e ainda o policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 320 – Acréscimo do parágrafo segundo, destinando a receita auferida pelo recebimento de multas de trânsito relativas à evasão ao pagamento do pedágio, prevista no art. 209, para ressarcir as operadoras de vias pedagiadas, conforme o montante dos prejuízos por elas atestados.

A cláusula de vigência prevê o período de cento e vinte dias para a entrada em vigor da lei, contado a partir de sua publicação.

O PL apenso dispõe sobre o excesso de peso, restringindo sua comprovação à pesagem do veículo, razão pela qual o Deputado Diego Andrade retira, do §1º do art. 99 da Lei, a alternativa de aceitar o registro de peso em documento fiscal. O Autor acrescenta os §§ 5º e 6º ao art. 280, incorporando a restrição referida como exigência para a emissão do auto de infração, para os casos comprovados de excesso de peso.

Pela proposta, o PL passa a vigor a partir do dia de sua publicação.

Distribuídos em caráter conclusivo para exame das comissões indicadas, os projetos seguirão para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Embora modifique sete artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o PL nº 6.857, de 2010, apresenta dois temas principais, quais sejam o de incorporar atribuições de trânsito para as agências de transportes terrestres e o de modificar aspectos relacionados ao excesso de peso do transporte de carga.

O PL pretende incluir as agências de transportes terrestres, tanto a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de âmbito federal, quanto as suas congêneres estaduais, no Sistema Nacional de Trânsito, assegurando-lhes todas as competências relacionadas no art. 21, relativas ao planejamento, operação e fiscalização do trânsito, para atuação nas rodovias

concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas. Em adendo, o PL prevê a possibilidade das agências credenciarem funcionários das concessionárias, para atuar, sob sua supervisão, como agentes da autoridade de trânsito na operação dos aparelhos eletrônicos, equipamentos audiovisuais ou outro engenho tecnológico disponível usado para o registro das infrações do trânsito nessas rodovias concedidas.

Tais pretensões impõem o exame da esfera de atuação da ANTT no âmbito federal, que de acordo com o art. 22 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, restringe-se tão somente a:

- “I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- IV – o transporte rodoviário de cargas;
- V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;
- VI – o transporte multimodal;
- VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.”

Na esteira da ANTT, a lei assegura campos idênticos de atuação para as agências estaduais, embora restritos aos respectivos territórios de cada unidade da federação.

Assim, não vemos como abrigar as mudanças propostas no PL nº 6.857/10, que repassam os encargos diretamente relacionados com o trânsito para a responsabilidade direta ou indireta, mediante convênio, da ANTT e das agências estaduais.

É preciso ter em conta que a eficiência da ação administrativa do Estado depende da distribuição adequada da diversidade de competências aos diferentes órgãos públicos.

Embora complementares, as atividades de trânsito e transportes guardam especificidades que demandam ações próprias. Abrir o precedente de prover atributos de trânsito aos órgãos reguladores e fiscalizadores de concessões rodoviárias pode ensejar demandas em sentido contrário, ou seja, dos órgãos de trânsito pleitear as competências das agências. Certamente, a qualidade dos serviços prestados seria comprometida.

Ora, como as agências não dispõem de estrutura administrativa para incorporar os mandatos do projeto de lei, dependeriam da formulação de convênios com os órgãos executivos e de fiscalização rodoviários de trânsito.

Ainda sobre o tema, destacamos a proposta contida no § 5º do art. 280, no qual se garante às agências o poder de credenciar os funcionários das concessionárias das rodovias por elas gerenciadas como agentes da autoridade de trânsito, para efeito de operação dos engenhos tecnológicos utilizados no registro de infrações de trânsito. A proposta pretende forjar agentes públicos com vínculos trabalhistas com empresas privadas, a partir de uma condição esdrúxula e criando uma figura jurídica exótica, sem amparo nos direitos administrativo e trabalhista, tendo em vista que o poder de polícia do agente público, que é indelegável, é assegurado mediante a investidura em cargo público, via concurso público, conforme estipula o inciso II do art. 37 da Constituição Federal.

Por fim, o PL em foco introduz o parágrafo segundo no art. 320 do CTB, destinando parcela da receita obtida mediante a aplicação da infração de evasão de pedágio, prevista no art. 209 do Código, para as empresas concessionárias, com o intuito de ressarcir-las das perdas advindas dessa prática. Em princípio, acreditamos que os contratos de concessão deveriam prever tal ressarcimento, introduzindo dispositivos compensatórios, que incluíssem no cálculo do valor do pedágio percentual para cobrir esse tipo de prejuízo.

Sobre a proibição de motocicletas com cilindrada inferior a 250 centímetros cúbicos circularem em rodovias, consideramos, sob o ponto de vista formal, mais apropriado inserir o tema em dispositivo próprio, art. 55-A e, no mérito, reduzir o limite de cilindradas para 125, tendo em vista o desempenho satisfatório dessas motos, excepcionando os trechos rodoviários com interfaces urbanas, cujas características operacionais sejam similares às vias urbanas. Justifica-se tal exceção

quando as rodovias cortam o tecido de cidades, onde as motocicletas menos potentes são muito utilizadas nos deslocamentos diários da população.

Quanto aos dispositivos sobre o excesso de peso no transporte de carga, temos a colocar o que segue.

Faz-se necessário não confundir a margem de erro aceitável própria da balança, enquanto equipamento metrológico, com a admissão de tolerância de sobrepeso. Por isso, propomos nova redação para o § 2º do art. 231 do PL e a retirada do seu § 3º.

Outro aspecto a considerar é o fato de a redação original do CTB prever apenas o transbordo de carga como condição para o veículo flagrado com excesso de peso continuar a viagem. Atualmente, os caminhões com mais de duas unidades, a exemplo do bi-trem, podem ter uma das unidades de carga desatrelada do conjunto flagrado com excesso de peso, a qual, após ser acoplada à nova unidade tratora, segue viagem normalmente, juntamente com o caminhão original. Desse modo, ficam sem sentido o § 1º do art. 231 do PL, como também o § 2º do art. 275 do CTB, para o qual oferecemos ajuste de redação.

O § 4º do art. 257 do PL prevê, para os casos em que for constatado excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total em caminhões cujo embarcador seja o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto seja inferior ao aferido na balança, o prazo de quinze dias para o proprietário apresentar o embarcador, sob pena de ser responsabilizado pela infração. A proposta mostra-se desconexa, porque a nota fiscal deve, obrigatoriamente, trazer o nome do embarcador, para o qual há previsão de aplicação de multa no próprio § 4º. Nas situações de carga desacompanhada de nota fiscal, o proprietário será responsável pela infração, vide o § 2º do mesmo dispositivo, sem prejuízo das demais sanções a ele aplicáveis.

Quanto ao PL nº 2.877, de 2011, em que pese a boa intenção do Autor, Deputado Diego Andrade, de validar o peso do veículo de carga atestado somente nas balanças implantadas nas vias, a realidade subjuga a ideia, considerando a existência de apenas setenta unidades para 57 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas. Sem dúvida, tal quantidade é insuficiente para assegurar uma abordagem eficiente e abrangente da fiscalização.

Assim, torna-se precipitado abraçar tal medida, sob o risco de contribuir para o desgaste do pavimento das rodovias e o aumento dos acidentes.

Frente às argumentações expostas, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.875, de 2010, na forma do Substitutivo anexo e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.877, de 2011.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2012.

Deputado HUGO LEAL
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.875, DE 2010

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre o transporte de carga e a circulação de motocicletas em rodovias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre o transporte de carga e a circulação de motocicletas em rodovias.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 55 – A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 55-A. Fica proibida a circulação, em rodovias, de ciclomotores, motonetas e de motocicletas com cilindrada inferior a 125 centímetros cúbicos, exceto nos trechos inseridos em áreas urbanas, cujas características operacionais sejam similares às de vias urbanas.”

Art. 3º Alterem-se os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 231. Transitar com o veículo:

.....

V – com excesso no peso bruto total, no peso bruto combinado, nos eixos ou em conjunto de eixos, em relação aos limites estabelecidos.

Infração – média;

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

- a) até seiscentos quilogramas – R\$ 9,00 (nove reais);
- b) acima de seiscentos até oitocentos quilogramas – R\$ 18,00 (dezoito reais);
- c) acima de oitocentos até mil quilogramas – R\$ 36,00 (trinta e seis reais);
- d) acima de mil até três mil quilogramas – R\$ 54,00 (cinquenta e quatro reais);
- e) acima de três mil quilogramas até cinco mil quilogramas – R\$72,00 (setenta e dois reais);
- f) acima de cinco mil quilogramas – R\$ 90,00 (noventa reais).

.....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa – remoção do veículo;

.....

Parágrafo único. Na fiscalização de peso dos veículos por meio de balança, deverá ser observado o erro máximo admissível do equipamento, conforme a legislação metrológica, sobre os limites de peso regulamentares, na forma que dispuser o CONTRAN. (NR)

Art. 275.....

.....

§ 2º No caso do conjunto de veículos com mais de duas unidades, considerar-se-á atendido o disposto no *caput* pelo desatrelamento de uma delas.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2012.

Deputado HUGO LEAL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.857/2010, com substitutivo, e rejeitou o Projeto de Lei 2.877/2011, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, José de Filippi, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Renzo Braz, Vanderlei Macris, Zezéu Ribeiro, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Francisco Floriano, Gonzaga Patriota, Nilson Leitão, Pedro Chaves e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
