

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO  
PROPOSIÇÃO  
DE PLENÁRIO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.580-A, DE 2013** **(Do Senado Federal)**

**PLS nº 29/2012**

**Ofício (SF) nº 2.236/2013**

Acrescenta § 4º ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a aferição de peso dos veículos de transporte coletivo de passageiros; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.214/14, apensado, e pela rejeição deste e dos de nºs 6.639/13, 7.308/14 e 57/2015, apensados (relator: DEP. AUREO).

### **DESPACHO:**

**ÀS COMISSÕES DE:**

**VIAÇÃO E TRANSPORTES E**

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

### **APRECIÇÃO:**

**Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II**

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6639/13, 7214/14, 7308/14 e 57/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator

- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 99. ....

.....  
§ 4º A aferição de peso, por equipamento de pesagem, dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não poderá ocorrer em vias abertas à circulação, devendo o procedimento ser realizado nas estações terminais e em outros locais admitidos pelo Contran.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 16 de outubro de 2013.

Senador Renan Calheiros  
Presidente do Senado Federal

**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**

.....

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.

.....  
.....

# PROJETO DE LEI N.º 6.639, DE 2013

## (Da Comissão de Legislação Participativa)

### Sugestão nº 42/2012

Altera o art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias.

#### **DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-6580/2013. EM RAZÃO DESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA PASSA A TRAMITAR EM REGIME DE PRIORIDADE E SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias.

Art. 2º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 99. ....  
 .....  
 § 4º Ficam os ônibus, micro-ônibus e veículos leves dispensados da pesagem em balanças rodoviárias, nos termos de regulamentação do CONTRAN. (NR)”

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

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2013.

Deputado **LINCOLN PORTELA**  
 Presidente

## **SUGESTÃO Nº 42, DE 2012**

### **(Do Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços Especiais de Transporte Coletivo, Rodoviário, Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros – SETTUR/GO)**

Sugere Projeto de Lei para isentar de pesagem os veículos de transporte turístico de passageiros, bem como conceder descontos nos pedágios para automóveis do setor.

## **COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**

### **I - RELATÓRIO**

A Comissão de Legislação Participativa recebeu a sugestão em epígrafe, de autoria da entidade goiana denominada Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços Especiais de Transporte Coletivo, Rodoviário, Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros – SETTUR/GO. Referida sugestão tem por objetivo a tramitação de projeto de lei que permita isentar de pesagem os veículos de transporte turístico de passageiros, bem como conceder descontos nos pedágios para veículos do setor.

Na justificativa da sugestão, o SETTUR/GO afirma que a demora dos ônibus de turismo nos postos de pesagem tem feito com que muitos usuários desistam das viagens realizadas por meio do transporte terrestre. Adicionalmente, defende que os ônibus de turismo não têm como objetivo transportar cargas, razão pela qual deveriam ser dispensados da aferição de peso em balanças.

Quanto aos descontos pretendidos nos pedágios, o SETTUR/GO argumenta que nas últimas décadas ocorreu significativa redução nas alíquotas de impostos incidentes sobre atividades e bens de consumo das companhias aéreas, situação que considera responsável pelo declínio do turismo terrestre no País. Com os descontos nos pedágios rodoviários, espera-se incentivar que mais pessoas conheçam diferentes lugares, por meio do transporte terrestre.

Nos termos do art. 32, inciso XII, alínea "a" e do art. 254 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Legislação Participativa analisar a viabilidade de transformação da presente sugestão em proposição legislativa, com vistas à sua tramitação no âmbito do Congresso Nacional.

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

Em que pese a nobre intenção do Sindicato das Empresas Prestadoras de Serviços Especiais de Transporte Coletivo, Rodoviário, Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros do Estado de Goiás – SETTUR/GO –, qual seja, criar melhores condições para aumentar a atratividade e a competitividade do transporte turístico por vias terrestres, julgamos que algumas das medidas propugnadas na sugestão em análise esbarram em óbices técnicos, razão pela qual nos cumpre avaliar as reais implicações de sua implantação.

Primeiramente, quanto à concessão de descontos para os veículos de turismo nos pedágios, cumpre-nos destacar que é entendimento consolidado nas comissões técnicas da Câmara dos Deputados que se deve evitar, a todo custo, a concessão de gratuidades ou descontos no âmbito do programa federal de concessões rodoviárias, inclusive no que diz respeito a rodovias delegadas aos Estados, mediante convênio.

Diversos pareceres votados na Comissão de Viação e Transportes, por exemplo, destacam a impropriedade de se quebrar o tratamento equânime dispensado aos usuários das rodovias pedagiadas, os quais só devem ser diferenciados, segundo a Lei de Concessões, na medida dos custos que impõem à prestação dos serviços.

Não convém que se inicie mais uma discussão sobre se esta ou aquela categoria de usuários é mais ou menos prejudicada com a cobrança de pedágio. Ao fim e ao cabo, todos são capazes de levantar argumentos a seu favor. Caso pretendamos atender a todos, fatalmente estaríamos a inviabilizar, sem exceção, os programas de concessões em vigor no País.

Desse modo, ao invés de concedermos isenções ou descontos a diversas categorias, o ideal é que mais e mais usuários paguem o valor do pedágio, de maneira que os custos da concessão sejam mais bem distribuídos entre todos os pagantes. Dessa maneira, poderemos ter uma tarifa justa, que corresponda ao menor valor possível de ser praticado.

Ademais, deve-se considerar que quaisquer descontos ou isenções que se pretenda instituir devem vir acompanhados da respectiva fonte de recursos necessários à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, conforme estabelece o art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

No que se refere à liberação de pesagem dos veículos utilizados no transporte turístico, diante de reanálise que fizemos da sugestão, bem como de argumentos explicitados em nota técnica que nos foi encaminhada pelo

SETTUR/GO, optamos por mudar nosso posicionamento em relação ao parecer inicialmente apresentado.

Realmente não se pode negar que existem problemas de compatibilidade entre as normas legais relativas ao excesso de peso, estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN –, e as normas técnicas observadas na fabricação dos ônibus de turismo no Brasil.

Muitos desses veículos já saem de fábrica com peso bruto total bastante próximo ao limite legal, de forma que se mostra inviável sua utilização plena. Isso ocorre porque o simples carregamento do veículo com combustível, tripulação e passageiros, com as respectivas bagagens, mesmo dentro dos limites e da capacidade estipulada pelo fabricante do ônibus, representa, fatalmente, excesso de peso total ou por eixo do veículo.

Com isso, inviabiliza-se a operação desses veículos, bem como a prestação dos serviços por parte das empresas de turismo que os possuem, visto que se tornam alvos fáceis para as balanças rodoviárias, onde são aplicadas pesadas multas e exigido que sejam retiradas pessoas ou bagagens do veículo, até que se atinja o limite da norma.

Até mesmo o Poder Judiciário já reconheceu, por meio de decisões específicas, que não deveriam ser aplicadas multas em veículos adquiridos, de boa-fé, por empresas de turismo, para os quais não seja possível, em regime normal de operação, o enquadramento nas normas de pesagem rodoviária em vigor, devido ao peso excessivo desses ônibus já na saída do fabricante.

Outro ponto que merece destaque é o fato de que, embora o excesso de peso nos ônibus possa também contribuir para acelerar a deterioração dos pavimentos rodoviários, certamente esses veículos, até por sua configuração interna, jamais alcançariam valores próximos de excesso de peso como os praticados por alguns veículos ou composições tipicamente de carga – caminhões, semirreboques e veículos articulados – o que lhes confere menor potencial ofensivo nesse aspecto. Esse raciocínio, evidentemente, aplica-se também aos micro-ônibus e veículos leves.

Diante do exposto, optamos por acatar parcialmente a proposta em análise, razão pela qual nosso voto é pela APROVAÇÃO da Sugestão nº 42, de 2012, na forma do projeto de lei anexo.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2013.

Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE

Relatora

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2013**  
**(Da Comissão de Legislação Participativa)**

Altera o art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias.

Art. 2º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 99. ....  
 ....

*§ 4º Ficam os ônibus, micro-ônibus e veículos leves dispensados da pesagem em balanças rodoviárias, nos termos de regulamentação do CONTRAN. (NR)”*

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

Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE  
 Relatora

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Legislação Participativa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente a Sugestão nº 42/2012, nos termos do parecer da relatora, Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Lincoln Portela - Presidente, Bruna Furlan, Celso Jacob, Costa Ferreira, Dr. Grilo, Luiza Erundina, Professor Setimo, Professora Dorinha

Seabra Rezende, Roberto Britto, Chico Alencar, Fernando Ferro, Marcos Rogério, Nilmário Miranda e Padre Ton.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2013.

Deputado LINCOLN PORTELA  
Presidente

**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.  
.....  
.....



# PROJETO DE LEI N.º 7.214, DE 2014

## (Do Senado Federal)

**PLS nº 244/2010**  
**Ofício (SF) nº 282/2014**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer prioridade para os veículos de transporte coletivo nas operações de fiscalização de trânsito.

**DESPACHO:**  
**APENSE-SE AO PL-6580/2013.**

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 95-A:

“Art. 95-A. Nas operações de fiscalização de trânsito, os veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados terão prioridade sobre os demais.”

**Art. 2º** O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 99. ....  
 ....

§ 4º Nas operações de pesagem, será dada, aos veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados, a prioridade de que trata o art. 95-A.” (NR)

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

Senado Federal, em 27 de fevereiro de 2014.

Senador Renan Calheiros  
 Presidente do Senado Federal

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

---

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

**CAPÍTULO IX**  
**DOS VEÍCULOS**

**Seção I**  
**Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:
  - 1 - bicicleta;
  - 2 - ciclomotor;
  - 3 - motoneta;
  - 4 - motocicleta;
  - 5 - triciclo;
  - 6 - quadriciclo;
  - 7 - automóvel;
  - 8 - microônibus;
  - 9 - ônibus;
  - 10 - bonde;

- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;
- b) de carga:
  - 1 - motoneta;
  - 2 - motocicleta;
  - 3 - triciclo;
  - 4 - quadriciclo;
  - 5 - caminhonete;
  - 6 - caminhão;
  - 7 - reboque ou semi-reboque;
  - 8 - carroça;
  - 9 - carro-de-mão;
- c) misto:
  - 1 - camioneta;
  - 2 - utilitário;
  - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
  - 1 - caminhão-trator;
  - 2 - trator de rodas;
  - 3 - trator de esteiras;
  - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
  - a) oficial;
  - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
  - c) particular;
  - d) de aluguel;
  - e) de aprendizagem.

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.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 7.308, DE 2014**

**(Do Sr. Professor Sérgio de Oliveira)**

Altera o § 2º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-6580/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. Art. 99.....

.....

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total, não inferior a 10%, e peso bruto transmitido por eixo, não inferior a 15%, de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data da sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A tolerância para o excesso de peso para os veículos de carga são importantes, pois tem o objetivo de compensar eventuais erros de balanças, deslocamento e arrumação das cargas. Pode ocorrer, também, ganho de peso devido à umidade ou absorção de volumes pluviométricos nos períodos chuvosos.

A tolerância vigente é muito estreita e prejudica desnecessariamente os transportadores. Mesmo atuando dentro dos limites estabelecidos, as empresas não estão asseguradas e isentas das pesadas multas, pois, às vezes são multadas por exceder o limite de tolerância nos eixos. O problema pode estar nas balanças, já que as mercadorias, via de regra, seguem rigorosas regras de arrumação e arranjo e uma pequena dispersão sempre é possível. Portanto, não se pretende relaxar a legislação nem permitir que se sobrecarregue a malha viária.

Por esses motivos, a presente proposição tem o escopo de encontrar um ponto de equilíbrio, ao mesmo tempo procurando preservar ao máximo as estradas e abolir as punições abusivas presentes numa legislação com rigores que ultrapassam o bom senso.

Reiteramos que não se pretende aumentar o peso das cargas, mas, sim, assegurar melhores condições de aferição para as empresas e corrigir uma tolerância minimamente razoável que permita ao transportador desempenhar seu importante papel no desenvolvimento do país sem sobressaltos com autuações injustas e incontornáveis.

Nobres Colegas Parlamentares, diante da importância da matéria, solicito o apoio de todos para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 26 de março de 2014.

Deputado **Professor Sérgio de Oliveira**  
PSC/PR

**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 III  
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar no local de destino.

.....

**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.

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 57, DE 2015**

**(Do Sr. Pompeo de Mattos)**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, permitindo a tolerância de 10% (dez por cento) no peso bruto total e de 20% (vinte por cento) no peso transmitido por eixos na pesagem de carga em veículos de transporte.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-7308/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem como objetivo flexibilizar os limites de pesagem nos veículos de carga.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida tolerância de até 10% (dez por cento) no limite de peso bruto total e até 20% (vinte por cento) no peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas”.(NR)

Art. 3º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Trata-se a presente proposta de reapresentação do Projeto de Lei nº 213-A, de 1999, de autoria do Ex-Deputado Federal Enio Bacci, do meu partido, com o objetivo de ampliar prazo para que a autoridade administrativa represente ao Ministério Público Federal em caso de crime relacionado com o serviço postal ou com o serviço de telegrama.

Referido projeto foi arquivado nos termos do artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, mas mantém-se oportuno e atual, como se pode ver das razões que o justificaram à época de sua apresentação:

“ ...

*A atual legislação, que pretendemos modificar, prevê uma tolerância de apenas 5% (cinco por cento), servindo para incrementar a indústria da multa em detrimento desta classe tão explorada dos transportadores de carga.*

*Esta proposta pretende ampliar o limite de tolerância em até 20% (vinte por cento) no peso bruto transmitido por eixos, beneficiando principalmente os transportadores de cargas que possuam alguma mobilidade (de grãos ou carga viva, por exemplo).*

*Bem como, a ampliação da tolerância para até 10% (dez por cento) sobre os limites do peso bruto total.*

*Com a aprovação deste projeto, estaremos beneficiando milhares de caminhoneiros que pelo rigor da Lei sofrem pesadas multas que em muitos casos inviabilizam a própria sobrevivência”.*

Desta forma, por concordar com os argumentos despendidos na justificativa colacionada, que demonstra a necessidade da proposta, cujo autor entendeu oportuna a sua reapresentação, espero aprovação rápida do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 2 de fevereiro de 2015.

Dep. Pompeo de Mattos  
Deputado Federal – PDT/RS



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**RESOLUÇÃO Nº 17, de 1989**

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos  
Deputados

A CÂMARA DOS DEPUTADOS, considerando a necessidade de adaptar o seu funcionamento e processo legislativo próprio à Constituição Federal,

RESOLVE:

Art. 1º O Regimento Interno da Câmara dos Deputados passa a vigorar na conformidade do texto anexo.

Art. 2º Dentro de um ano a contar da promulgação desta resolução, a Mesa elaborará e submeterá à aprovação do Plenário o projeto de Regulamento Interno das Comissões e a alteração dos Regulamentos Administrativo e de Pessoal, para ajustá-los às diretrizes estabelecidas no Regimento.

*Parágrafo único.* Ficam mantidas as normas administrativas em vigor, no que não contrarie o anexo Regimento, e convalidados os atos praticados pela Mesa no período de 1º de fevereiro de 1987, data da instalação da Assembléia Nacional Constituinte, até o início da vigência desta resolução.

Art. 3º A Mesa apresentará projeto de resolução sobre o Código de Ética e Decoro Parlamentar. ([Vide Resolução nº 25, de 2001](#))

Art. 4º Ficam mantidas, até o final da sessão legislativa em curso, com seus atuais Presidente e Vice-Presidentes, as Comissões Permanentes criadas e organizadas na forma da Resolução nº 5, de 1989, que terão competência em relação às matérias das Comissões que lhes sejam correspondentes ou com as quais tenham maior afinidade, conforme discriminação constante do texto regimental anexo (art. 32). ([Vide Resolução nº 20, de 2004](#))

§ 1º Somente serão apreciadas conclusivamente pelas Comissões, na conformidade do art. 24, II, do novo Regimento, as proposições distribuídas a partir do início da vigência desta Resolução.

§ 2º Excetuam-se do prescrito no parágrafo anterior os projetos em trâmite na Casa, pertinentes ao cumprimento dos arts. 50 e 59 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, em relação aos quais o Presidente da Câmara abrirá o prazo de cinco sessões para a apresentação de emendas nas Comissões incumbidas de examinar o mérito das referidas proposições.

Art. 5º Ficam mantidas, até o final da legislatura em curso, as lideranças constituídas, na forma das disposições regimentais anteriores, até a data da promulgação do Regimento Interno.

Art. 6º Até 15 de março de 1990, constitui a Maioria a legenda ou composição partidária integrada pelo maior número de representantes, considerando-se Minoria a representação imediatamente inferior.

Art. 7º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se a Resolução nº 30, de 1972, suas alterações e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1989. - *Paes de Andrade*, Presidente.

## **REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS**

---

### TÍTULO IV DAS PROPOSIÇÕES

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

---

Art. 105. Finda a legislatura, arquivar-se-ão todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara e ainda se encontrem em tramitação, bem como as que abram crédito suplementar, com pareceres ou sem eles, salvo as:

- I - com pareceres favoráveis de todas as Comissões;
- II - já aprovadas em turno único, em primeiro ou segundo turno;
- III - que tenham tramitado pelo Senado, ou dele originárias;
- IV - de iniciativa popular;
- V - de iniciativa de outro Poder ou do Procurador-Geral da República.

Parágrafo único. A proposição poderá ser desarquivada mediante requerimento do Autor, ou Autores, dentro dos primeiros cento e oitenta dias da primeira sessão legislativa ordinária da legislatura subsequente, retomando a tramitação desde o estágio em que se encontrava.

Art. 106. Quando, por extravio ou retenção indevida, não for possível o andamento de qualquer proposição, vencidos os prazos regimentais, a Mesa fará reconstituir o respectivo processo pelos meios ao seu alcance para a tramitação ulterior.

---

## **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

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I – RELATÓRIO**

Chegam, para análise desta Comissão, os Projetos de Lei nº 6.580/13, do Senado Federal, nº 6.639/13, da Comissão de Legislação Participativa, nº 7.214/14, do Senado Federal, nº 7.308/14, do Deputado Professor Sérgio de Oliveira, e nº 57/15, do Deputado Pompeo de Mattos.

O Projeto de Lei nº 6.580/13 acrescenta § 4º ao art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997), para determinar que a aferição de peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não pode ocorrer em vias abertas à circulação. Argumenta-se que o procedimento de fiscalização, se feito nas vias, prejudica os usuários do serviço de transporte e provoca distúrbios no trânsito.

O Projeto de Lei nº 6.639/13 também acrescenta § 4º ao art. 99 do CTB, mas para determinar que os ônibus, micro-ônibus e veículos leves ficam dispensados de pesagem em balanças rodoviárias. Argumenta-se que os ônibus de turismo já saem de fábrica com peso bruto total e por eixo próximos dos limites legais e que, portanto, não há como se respeitar a norma, se mantida sua redação atual. Ademais, diz-se que os veículos mencionados possuem menor potencial ofensivo em relação a esforços exercidos sobre o pavimento.

O Projeto de Lei nº 7.214/14, igualmente, acrescenta § 4º ao art. 99 do CTB, para fixar, no entanto, que nas operações de pesagem se dê preferência a veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados.

Argumenta-se que reduzir o tempo de espera nas filas de fiscalização é capaz de aumentar significativamente o bem-estar dos passageiros.

O Projeto de Lei nº 7.308/14 modifica o § 2º do art. 99 do CTB, para definir em 10% e 15%, no mínimo, os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, respectivamente. Argumenta-se que a tolerância vigente, de 5%, é muito estreita, não sendo suficiente para compensar eventuais erros de balança ou o deslocamento da carga.

O Projeto de Lei nº 57/15 modifica o art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, para definir em 10% e 20% os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, respectivamente. Argumenta-se que a tolerância vigente, de 5%, prejudica os caminhoneiros, inviabilizando a sobrevivência deles, submetidos a pesadas multas.

Não houve emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Permitam-me fazer considerações a respeito de cada uma das propostas para, depois, concluir.

Começo pelo Projeto de Lei nº 6.580/13, cuja finalidade é determinar que a aferição de peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não ocorra em vias abertas à circulação. Muito embora o Senado Federal, autor da iniciativa, argumente estar preocupado com o bem-estar dos passageiros, obrigados a esperar, embarcados, o procedimento de pesagem, penso que não faz nenhum sentido ordenar que a pesagem ocorra, obrigatoriamente, em outro local que não em faixa de domínio da via pública, por três motivos: (i) para aferir as reais condições em que o veículo trafega, se sobrecarregando o pavimento ou não, é indispensável que os passageiros continuem a bordo, assim como a bagagem que levam; do contrário, de que valeria a pesagem? Nessa circunstância, tendo os passageiros que aguardar o procedimento no interior do veículo, penso que lhes é indiferente se a pesagem se realiza na via ou no terminal de ônibus; (ii) as balanças, amiúde instaladas às margens das rodovias, não são equipamentos que possam ser trasladados facilmente de um lugar para outro, para dizer o mínimo. De mais a mais, ainda que não houvesse tal obstáculo, o que se faria com as estruturas rodoviárias de apoio já existentes? Não parece lógico, afinal, concentrar a fiscalização justamente nas estradas, onde existe o afunilamento do fluxo veicular,

em vez de espalhar balanças por terminais urbanos diversos? (iii) as balanças em uso nas rodovias permitem que os veículos sejam pesados em movimento, não se justificando a alegação de que existe demora significativa na realização do ato. Alguma demora existirá se o veículo aferido estiver acima dos limites, o que pode redundar, aí sim, em nova pesagem, lavragem do auto de infração e, ainda, remanejamento de carga do bagageiro ou transbordo dela, se não se tratar de bagagens de passageiros, mas de bens transportados à parte.

Agora, o Projeto de Lei nº 6.639/13, que dispensa ônibus, micro-ônibus e veículos leves de pesagem em balanças rodoviárias. Suponho que o ânimo da proposta advenha do fato de o peso total e os pesos por eixo desses veículos raramente ultrapassarem os limites de peso fixados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, mesmo quando carregados. Ocorre que a apuração de eventual excesso de peso não se destina somente a garantir que o pavimento seja poupado, mas também a zelar pela segurança do trânsito, uma vez que os próprios fabricantes determinam limites de peso e tração para seus veículos, os quais devem ser respeitados (art. 100 do CTB). De fato, na hipótese de um veículo ultrapassar esses limites, sua dirigibilidade e a eficácia de seus componentes ficam comprometidos, podendo dar causa a acidentes.

Passo aos Projetos de Lei nº 7.308, de 2014, e nº 57, de 2015, ambos destinados a elevar os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, previstos na legislação. A despeito de a Lei nº 13.103, de 2015, a chamada “Lei dos Caminhoneiros”, ter acabado de fazer justamente esse movimento, determinando que as tolerâncias máximas sejam de 5% e de 10% sobre os limites de peso bruto total e sobre o limite de peso bruto transmitido por eixo à superfície, respectivamente – o que torna as propostas aqui analisadas intempestivas, gostaria de lembrar aqui o porquê de o legislador se ocupar com a imposição de limites de peso e de ter bastante cautela ao fixar as ditas “tolerâncias”. Para tanto, recorro a trecho de trabalho publicado no próprio sítio eletrônica da Câmara dos Deputados, de autoria do consultor legislativo Rodrigo Neiva Borges:

*“Na engenharia rodoviária, a vida útil projetada para um pavimento é calculada por meio de norma técnica que determina o equivalente em número de solicitações do eixo padrão, sendo que, para uma mesma carga, quanto menor o número de eixos do veículo, maior o valor equivalente em número de solicitações do eixo padrão, devido à maior concentração da carga. Por essa razão, embora existam limites de peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC), além dos limites relacionados à capacidade máxima de tração do veículo, o*

que efetivamente contribui para a degradação acelerada do pavimento é o excesso de peso por eixo.

Dessa forma, o PBT/PBTC de cada veículo ou composição deverá ser dividido em tantos eixos quanto forem necessários para se respeitar os limites legais, que são estipulados levando-se em conta as normas de dimensionamento da vida útil de projetos rodoviários. Testes desenvolvidos desde a década de 50 pela AASHO – American Association of State Highway and Transportation Officials, concluem ser ponto pacífico que o desgaste do pavimento aumenta exponencialmente com a carga por eixo. Esse expoente varia entre 3 e 6, de acordo com o tipo e estrutura do pavimento. Para efeitos práticos e didáticos, aceita-se, internacionalmente, como um valor médio aplicável à relação entre excesso de peso e degradação do pavimento, um expoente igual a 4, o que determina o que é conhecido como a Lei da Quarta Potência.

Assim, uma sobrecarga de 2% implica em uma destruição ao pavimento de 8% maior. Caso a sobrecarga passe a 4%, a destruição passa a 17%. Por sua vez uma sobrecarga de 20%, mais que dobra a destruição ao pavimento. Com base ainda na Lei da Quarta Potência, tomando como exemplo um pavimento projetado para uma vida útil de 10 anos, com uma sobrecarga de 5% a vida útil do pavimento será reduzida em mais de 3 anos. Caso a sobrecarga passe para 7,5 %, a vida útil é reduzida quase à metade.

Estudos desenvolvidos no LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul –, demonstram que a inexistência de fiscalização do excesso de peso em uma rodovia aumenta em 33% seus custos de manutenção. Com relação a recapeamentos necessários para manutenção do pavimento em condições plenas de trafegabilidade, estudos baseados no programa HDM 4.3 (Highway Design Maintenance, versão 4.3), do Banco Mundial, indicam que, para um horizonte de 20 anos, em vias sem controle de peso são requeridos três recapeamentos completos, ao passo que, nas vias dotadas de controle de peso, apenas dois recapeamentos seriam necessários.

Como se pode notar, se por um lado o excesso de peso por eixo parece aumentar a produtividade e os lucros da indústria de transporte, por outro gera consequências indesejáveis, notadamente a deterioração acelerada da camada de revestimento e da estrutura dos pavimentos. Além do aumento de gastos na manutenção e restauração viária, os usuários das rodovias também são prejudicados, na medida em que têm prejudicados o conforto e a segurança em

*suas viagens. Por fim, os próprios transgressores, ao visarem os ganhos imediatos no frete, deixam de computar os prejuízos decorrentes do aumento do risco de acidentes e da depreciação acelerada do veículo, além de eventuais multas aplicadas pelos agentes de fiscalização, sem contar os transtornos relacionados à regularização da situação por meio de transbordo e/ou remanejamento da carga em excesso, o que ocasiona perda de tempo e despesas adicionais com alimentação, entre outras.”.*

Creio que o texto é claro por si mesmo, dispensando que se acrescente qualquer intervenção deste relator.

Finalmente, vou ao Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, cujo fim é estabelecer que nas operações de fiscalização de trânsito, inclusive nos procedimentos de pesagem, dê-se preferência a veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados. Julgo que, sob o ponto de vista da conveniência e da segurança das operações de transporte e de fiscalização de trânsito, nada há contra a proposição em caso.

Concluo, assim, meu parecer.

**O voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 6.580, de 2013, nº 6.639, de 2013, nº 7.308, de 2014, e nº 57, de 2015.**

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2015.

Deputado ÁUREO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.580/2013 e os PLs 6.639/2013, 7.308/2014, e 57/2015, apensados, e aprovou o PL 7.214/2014, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Aureo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes



Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Roberto Britto, Ronaldo Carletto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Dagoberto, Evandro Roman, João Paulo Papa, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Misael Varella, Missionário José Olímpio, Paulo Freire, Ricardo Izar, Samuel Moreira, Simão Sessim, Vanderlei Macris e Wadson Ribeiro.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**