

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. SANTINI)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a verificação do excesso de peso de veículos automotores.

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, para definir as formas de verificação do excesso de peso de veículos automotores.

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

“Art. 99. ....

§ 2º Será tolerado percentual sobre os limites de peso bruto total ou de peso bruto total combinado, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 4º Não será objeto de fiscalização o peso por eixo ou conjunto de eixos.” (NR)

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

.....” (NR)

“Art. 257. ....

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso no peso bruto total ou no peso bruto total combinado, 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 quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total ou o peso bruto total combinado.

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

.....” (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo alterar o modo pelo qual são atualmente aferidos os pesos dos veículos automotores, bem como fiscalizados os limites legais referentes ao excesso de peso.

A redação em vigor do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, e a regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran – sobre o tema, preveem a fiscalização do peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, com as respectivas penalidades e medidas administrativas em caso de infração quanto aos limites estipulados para cada categoria veicular e tipo de eixo.

Embora saibamos dos motivos pelos quais a engenharia rodoviária considera importante a fiscalização dos pesos por eixo, visto que as solicitações ao pavimento são efetivamente realizadas pelo peso que o veículo e sua carga transferem ao solo durante a passagem de cada eixo, estamos certos de que esse tipo de fiscalização traz muito mais transtornos que benefícios, pelas razões que passaremos a expor.

Primeiramente, deve-se deixar claro que em momento algum somos contra a fiscalização do excesso de peso de veículos. Muito pelo contrário, entendemos que o tráfego com excesso de peso prejudica a segurança do trânsito, provoca desgaste prematuro nos pavimentos e em

diversos componentes veiculares, além de provocar maior consumo de combustíveis e emissão de poluentes.

O que não se pode tolerar é a equivocada fiscalização do peso por eixo dos veículos, quando o que deveria ser realizado é o rígido controle dos limites de peso bruto total (PBT) ou de peso bruto total combinado (PBTC), conforme a natureza do veículo, bem como dos limites relacionados à sua capacidade máxima de tração (CMT).

Nenhum transportador ou embarcador, em sã consciência, busca intencionalmente desrespeitar qualquer limite de peso por eixo do veículo. Mesmo aqueles que, equivocadamente, acham que podem obter ganhos com carga superior à permitida para o veículo, extrapolando os limites de PBT, PBTC ou mesmo a CMT, tentam sempre manter a carga o mais bem distribuída possível, seja na carroceria ou no compartimento de carga do veículo.

Veículos que respeitam os limites do PBT, PBTC e CMT, e mesmo assim, por alguma eventualidade, deixam de estar enquadrados nos limites de peso por eixo, além de serem minoria, em geral ficam nessa situação sem intenção, em decorrência de deslocamento involuntário de cargas, como as granelizadas, por exemplo.

É fato que todos os condutores querem a carga o mais equilibrada possível em seu veículo. Por essa razão, nos parece claro que o mais eficaz é a fixação de limites adequados e a fiscalização efetiva quanto aos desrespeitos ao PBT, PBTC e à CMT, o que naturalmente também evita o famigerado excesso de peso por eixo.

Outro aspecto que não pode ser desconsiderado é a infraestrutura de pesagem de veículos existentes no Brasil. A imensa maioria de empresas, armazéns e propriedades rurais que possuem balanças veiculares são dotadas de equipamentos que possibilitam aferir os pesos totais dos veículos, e não os pesos por eixo.

Dessa forma, mesmo que exista pleno cuidado no sentido de se respeitarem os limites totais de peso instituídos para cada tipo de veículo, muitas vezes pode ocorrer surpresa negativa ao passar por uma balança



rodoviária, onde pode ser detectado eventual excesso no peso de algum dos eixos veiculares. Nesses casos, estando os limites totais respeitados, certamente o excesso que possa haver em determinado eixo não é tão grande a ponto de justificar medidas mais drásticas ou a penalização do veículo e seu condutor.

Recentemente, o próprio Ministro da Infraestrutura defendeu, em seminário virtual com investidores, que a fiscalização dos limites de peso bruto totais dos veículos é mais adequada operacionalmente, permitindo a modernização das rodovias e otimizando o uso de sensores eletrônicos que permitam a pesagem dos caminhões em movimento. Segundo o Ministro, quando se fiscaliza o peso total a possível variação por eixo é muito pequena, tolerável.

Diante de todo o exposto, certos de que nossa proposta representa significativo avanço para os transportes no Brasil, com efetivo reflexo na retomada da economia, contamos com o apoio de nossos Pares para vê-la aprovada.

Sala das Sessões, em        de        de 2021.

Deputado SANTINI

2020-11133

