



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.<sup>º</sup> 565, 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.

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

**APRECIAÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**  
Art. 137, caput - RICD

## PROJETO DE LEI N° , 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



\* c d 2 1 1 2 2 3 2 2 9 6 0 0 \*

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



\* c d 2 1 1 2 2 3 2 2 9 6 0 0 \*

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 paravê-la aprovada.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

Deputado SANTINI

2020-11133



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
**Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG**  
**Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL**  
**Seção de Legislação Citada - SELEC**

**LEI N° 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.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. (Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias. (Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

## CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - (*Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

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 principal condutor ou o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação*) (*Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020*)

§ 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 infrações 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.

§ 10. O proprietário poderá indicar ao órgão executivo de trânsito o principal condutor do veículo, o qual, após aceitar a indicação, terá seu nome inscrito em campo próprio do cadastro do veículo no Renavam. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação*)

§ 11. O principal condutor será excluído do Renavam:

I - quando houver transferência de propriedade do veículo;

II - mediante requerimento próprio ou do proprietário do veículo;

III - a partir da indicação de outro principal condutor. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação*)

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 no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

§ 1º (*Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*)

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

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

.....  
**FIM DO DOCUMENTO**