

PARECER DE PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021, PELA COMISSÃO MISTA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Vicentinho Júnior

I – RELATÓRIO

Em exame neste Plenário a Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, que “Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro”.

A MP foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 207 de 2021, oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União – DOU no dia 19/05/2021, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei.

A Medida Provisória nº 1.050/2021 possui quatro artigos.

O art. 1º altera a Lei nº 7.408/1985, para aumentar de 10% para 12,5% a tolerância máxima permitida sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo do veículo de transporte de carga e de passageiro à superfície das vias públicas. Para veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista, desde que respeitada a tolerância de 5% sobre o limite de peso bruto total e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

O texto prevê, também, que caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regular o disposto na MP, sem prejuízo da aplicação



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vicentinho Júnior
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219855151000>

imediatamente do seu conteúdo e que os limites de peso bruto se aplicam aos locais abrangidos pela Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Ademais, altera a redação do art. 3º da Lei nº 7.408/1985 para prever que sua vigência se encerrará no dia 30 de abril de 2022.

O art. 2º da MP altera o art. 271 da Lei nº 9.503/1997, que trata dos casos de remoção dos veículos para depósito do órgão competente, para prever que, quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, assinalando-se ao condutor prazo não superior a quinze dias para regularizar a situação. Caso não seja efetuada a regularização no prazo previsto, será feito registro de restrição administrativa no Registro Nacional de Veículos (Renavam), que será retirada após comprovada a regularização. Essa possibilidade de liberação do veículo não se aplica à infração por falta de registro ou licenciamento do veículo.

O art. 3º revoga o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.408/1985.

O art. 4º declara que a MP entra em vigor na data de sua publicação.

Na Exposição de Motivos – EM nº 00017/2021, assinada pelos Ministros da Infraestrutura e da Justiça em 10 de maio de 2021, destaca-se, inicialmente, as alterações trazidas pela MP para o texto da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), justificando que a proposta permite a liberação do veículo nas infrações passíveis de remoção (art. 271), quando a irregularidade não puder ser sanada no local e essa condição não comprometer a segurança da circulação, equiparando o procedimento ao que é previsto hoje para as infrações que preveem a retenção do veículo como medida administrativa.

Com relação às alterações da Lei nº 7.408/1985, justificam os Senhores Ministros que a proposta de alteração no normativo vigente atende à reivindicação do setor de transporte rodoviário de carga. Ressaltam a alegação dos caminhoneiros de que, no momento do carregamento, geralmente o limite



de peso por eixo não é aferido, mas apenas o peso bruto total. Por esse motivo, ao ser parado em uma fiscalização, o caminhoneiro é muitas vezes surpreendido com excesso de peso em algum eixo, sem que soubesse de tal irregularidade, pois essa variação de peso depende do modo como a carga foi distribuída na carroceria do caminhão, bem como de um possível deslocamento da carga ao longo da viagem.

Alegam, ainda, que, de acordo com levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os excessos de peso por eixo entre 10% e 12,5% representam cerca de 43% das autuações. Esse número mostraria, portanto, que são pequenos excessos que provocam grande parte das autuações.

Lembram que a proposta de implementação de novos limites de tolerância na pesagem está diretamente ligada à nova perspectiva de modelo de pesagem dinâmica, a ser em breve implantado, com vistas a reduzir o tráfego de veículos com excesso de peso nas rodovias do País.

No que tange à fixação da data de vigência até 30 de abril de 2022, alegam S. Exas. que a proposta é fruto de tratativas realizadas pelo Ministério da Infraestrutura com os embarcadores, transportadores e concessionárias de rodovias, atores diretamente impactados com a medida, e tem a finalidade de permitir que o Contran realize estudos para avaliar e ratificar os percentuais definidos e elaborar a devida regulamentação.

Aliado a isso, justificam a adoção das medidas em virtude da atual crise decorrente da pandemia de Covid-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão significativos se não forem adotadas medidas urgentes para garantir o abastecimento interno e a oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos como, por exemplo, o turismo.

Por fim, destacam que a proposta está alinhada às diretrizes da Estratégia de Transformação Digital do Governo Federal.

No prazo regimental, foram apresentadas 52 emendas à Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021. A descrição delas vai a seguir.



Nº	Autor	Descrição
1	Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	Inserir parágrafo no art. 21 da Lei nº 9.503/1997, para definir que as competências de fiscalização do trânsito e arrecadação das multas aplicadas não se aplicam aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, podendo a fiscalização de trânsito ser realizada mediante convênio com a Polícia Rodoviária Federal.
2	Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	Altera os artigos 61 e 218 da Lei nº 9.503/1997, para modificar os limites máximos permitidos em rodovias, dividindo os veículos em leves e pesados para fins de enquadramento da velocidade máxima permitida, e modifica a sistemática de apuração do excesso de velocidade para fins de enquadramento da penalidade nas categorias de infração leve, média, grave ou gravíssima. Prevê, também, que será aplicada a penalidade de advertência por escrito nos casos em que a velocidade for excedida em até 20 km/h e isenta os veículos de urgência da aplicação de penalidade por excesso de velocidade quando a infração for cometida em efetivo serviço.
3	Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	Altera o art. 61 da Lei nº 9.503/1997 para estabelecer que o medidor de velocidade do tipo fixo, instalado em local definido e em caráter duradouro, deve ser obrigatoriamente dotado de painel eletrônico que exponha a velocidade registrada ao condutor.
4	Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	Inserir no anexo I da Lei nº 9.503/1997 a definição de “patrulhamento ostensivo” como sendo a função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e prevenindo acidentes.”
5	Deputado Federal Mário Heringer (PDT/MG)	Inclui o parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 7.408/1985, para definir que após o encerramento da vigência da Lei que se originar da Medida Provisória, os valores de tolerância máxima de peso definidos no art. 1º voltam a ser os mesmos válidos até 18 de maio de 2021.
6	Deputado Federal Pedro Lupion (DEM/PR)	Inclui o art. 99-A no texto da Lei nº 9.503/1997, definindo que para fins de fiscalização do peso de veículos que transportem produtos classificados como Biodiesel (B-100), por meio de balança rodoviária ou



		de nota fiscal, fica permitida e autorizada a tolerância de 7,5% no Peso Bruto Total - PBT ou no Peso Bruto Total Combinado - PBTC.
7	Deputado Federal Felipe Francischini (PSL/PR)	Altera o § 4º do Art. 131 da Lei 9.503/1997 para estabelecer que as informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas a partir de 1º de outubro de 2019 e não atendidas no prazo de um ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual.
8	Deputado Federal Joaquim Passarinho (PSD/PA)	Inserir o art. 253-B no texto da Lei nº 9.503/1997 para prever como infração gravíssima a conduta de deixar veículo abandonado em via ou estacionamento públicos, sujeitando o infrator a multa e remoção do veículo. Também, inclui no Anexo I da mesma lei a definição de “veículo automotor abandonado”.
9	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para definir que esgotado o prazo previsto, 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 originária, garantindo-se o direito de defesa previa e recurso previstos, na forma estabelecida pelo Contran.
10	Deputado Federal Fábio Trad (PSD/MS)	Acrescenta o § 2º ao art. 14 e o § 1º ao art. 17 da Lei nº 9.503/1997, para definir que no julgamento dos recursos nas JARI, nos Cetran e no Contradife, o infrator poderá ser representado por advogado, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil durante as sessões de julgamento, o qual poderá, por meio de sustentação oral, expor suas alegações, conforme a regulamentação do Contran.
11	Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	Suprime o art. 3º da Lei nº 7.408/1985, que estabelece a sua cláusula de vigência.
12	Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para prever que após o prazo previsto, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.
13	Deputado Federal Gonzaga Patriota	Altera a redação do § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408/1985, para definir que para fins de fiscalização



	(PSB/PE)	de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior a 12,5% do peso por eixo, desde que respeitados a tolerância de 5% do peso bruto total e o limite técnico de capacidade máxima de tração definido pelo fabricante.
14	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera a Lei nº 13.703/2018, para anistiar as indenizações decorrentes de infrações por descumprimento do piso mínimo de frete.
15	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Acrescenta ao Art. 18 da Medida Provisória, alteração ao nos seguintes termos: Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o <i>caput</i> deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021.
16	Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para prever que após o prazo previsto, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.
17	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime as alterações promovidas pelo art. 1º da Medida Provisória no <i>caput</i> do inciso II e nos §§ 1º e 2º do art. 1º da Lei nº 7.408 de 1985.
18	Deputado Federal Cleber Verde (REPUBLICANOS /MA)	Revoga o § 5º do art. 131 da Lei nº 9.503/1997, que trata do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.
19	Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	Inclui o § 9º-E ao artigo 271 da Lei nº 9.503/1997, para prever que em caso de não se apresentar condutor habilitado no local da infração, o veículo será



		removido ao depósito, aplicando-se as normas previstas para os casos de remoção.
20	Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	Modifica o § 2º do art. 1º da Lei nº 7.408/1985, para determinar que caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular a tolerância máxima do excesso de peso até o dia 31 de março de 2022, sem prejuízo de aplicação imediata do disposto no artigo.
21	Deputado Federal Igor Timo (PODEMOS/MG)	Altera o § 9-A do art. 271 da Lei nº 9.503, de 1997, para aumentar de 15 para 30 dias o prazo máximo assinalado para sanar a irregularidade que deu causa à aplicação de medida administrativa de remoção do veículo.
22	Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	Suprime os arts. 1º e 3º da Medida Provisória, que tratam de alterações na Lei nº 7.408/1985.
23	Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	Suprime o art. 2º da Medida Provisória, que trata das alterações no art. 271 da Lei nº 9.503/1997.
24	Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	Inserir o § 4º no art. 101 da Lei nº 9.503/1997, para prever que nas estradas localizadas num raio de sessenta quilômetros do polo gerador de tráfego de que trata o art. 93 do CTB, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo Contran, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante e pela regulamentação do Contran.
25	Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	Altera o § 3º da Lei nº 7.408/1985, para prever que os limites de peso bruto não se aplicam nas vias particulares sem acesso à circulação pública. Inclui também o Inciso I neste mesmo parágrafo para prever que nas estradas, excepcionalmente, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículos ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga com peso superior ao estabelecido pelo Contran, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante. Altera ainda o art. 3º da mesma Lei, para definir que ela entra em vigor na data de sua publicação e retirar o prazo final de vigência, fixado em 30 de abril de 2022.
26	Deputado Federal	Acrescenta o § 3º ao art. 24 da Lei nº 9.503/1997,



	Vermelho (PSD/PR)	para determinar que a pontuação por infração de trânsito não se aplica às infrações de estacionamento e de parada nas áreas onde há sistema de estacionamento rotativo pago, sem prejuízo da penalidade de multa.
27	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Acrescenta o art. 279-A na Lei nº 9.503/1997, para estabelecer que o veículo abandonado, deteriorado ou acidentado será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do Contran. No caso de veículo acidentado a remoção será realizada quando não houver responsável pelo bem no local do acidente.
28	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Altera o art. 282 da Lei nº 9.503/1997, para prever que a notificação de penalidade devolvida por recusa em recebê-la será considerada válida para todos os efeitos. Prevê, também, que o prazo para expedição das notificações das penalidades previstas no art. 256 é de 180 dias, ou de 360 dias se houver interposição de defesa prévia, contados a partir da data do conhecimento da infração, no caso de multa e advertência por escrito, e da conclusão do processo administrativo, nos demais casos.
29	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Acrescenta na Lei nº 9.503/1997, os seguintes artigos: O art. 282-B. define que as notificações de autuação e de penalidade de multa expedidas no interstício legal para comunicação de venda ou de transferência do veículo serão consideradas válidas se entregues no endereço do antigo ou do novo proprietário, devendo ser feita a transferência de responsabilidade quando da atualização cadastral junto ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo. Estabelece que os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possibilitarão a atualização do endereço por meio postal ou eletrônico e que para envio das notificações cujo endereço do infrator não conste no Renavam, no caso de pessoa física que tenha habilitação, deverá ser utilizado o endereço constante do Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach); e nos demais casos, poderá ser utilizado o endereço obtido no momento do preenchimento do auto de infração ou,



		nos termos de convênio ou outro tipo de acordo, o endereço constante de bases de dados de outros órgãos ou entidades. O art. 282-C. determina que o pagamento das multas seja de responsabilidade do atual proprietário, sem prejuízo do direito de regresso. O art. 282-D. define que o comparecimento espontâneo do proprietário ou do infrator não notificado junto ao órgão de trânsito responsável pela aplicação de penalidade supre eventual falha no processo de notificação, considerando-se como notificação válida para todos os efeitos, devendo ser concedidos novos prazos de defesa, recurso, pagamento ou outros prazos previstos no CTB, no que couber. O art. 282-E estatui que a notificação por infração cometida com veículo licenciado no exterior que não puder ser entregue ao condutor será feita no sítio eletrônico do órgão máximo executivo da União, considerando-se notificação válida para todos os efeitos. Art. 282-F. prevê que na impossibilidade de se realizar quaisquer das notificações por meio postal ou tecnológico, a autoridade de trânsito comunicará o autuado por meio de edital no sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União.
30	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Modifica o art. 285. da Lei nº 9.503/1997, para prever que o recurso de multa aplicada a missões diplomáticas e congêneres será interposto perante a autoridade que imputou a penalidade. Estatui que somente não terá efeito suspensivo o recurso intempestivo ou interposto por parte ilegítima. Revoga o § 3º que prevê a possibilidade de suspensão da penalidade em caso de recurso não julgado no prazo e determina o arquivamento de recurso intempestivo
31	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Modifica o art. 289 da Lei nº 9.503/1997, para prever que poderão ser formados novos colegiados especiais sempre que necessário, compostos pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais dois Presidentes de Junta, na forma estabelecida pelo Contran. Inclui o art. 289-A. para estabelecer que o não julgamento dos recursos no prazo de 12 meses, contados a partir do recebimento no processo no



		respectivo órgão julgador, ensejará a prescrição da pretensão punitiva.
32	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Promove alterações de redação em dispositivos do art. 325 da Lei nº 9.503/1997, mas sem modificar o mérito.
33	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Altera a redação do § 8º do art. 257 para definir que após o prazo previsto, 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 originária, garantindo-se o direito de defesa previa e recurso previstos no CTB.
34	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Inserir o inciso XV no art. 20 da Lei nº 9.503/1997, para incluir entre as competências da Polícia Rodoviária Federal a de realizar perícia nos locais de acidentes de trânsito.
35	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Inserir o inciso XIV no art. 20 da Lei nº 9.503/1997, para incluir entre as competências da Polícia Rodoviária Federal a de exercer a fiscalização e o controle de velocidade nas rodovias sob sua circunscrição.
36	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Acrescenta o art. 25-B na Lei nº 9.503/1997, para estatuir que a pessoa física ou jurídica interessada em qualquer procedimento administrativo junto aos órgãos e entidades de trânsito, em que seja prescindível o comparecimento ou atuação pessoal, poderá ser representada por despachante documentalista credenciado.
37	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Inclui dispositivos no art. 105 da Lei nº 9.503/1997, para inserir entre os equipamentos obrigatórios dos veículos a partir de um ano de aprovação da Lei: VIII - dispositivo inviolável destinado ao registro de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores, de acordo com regulamentação do Contran; IX - para os veículos de transporte e condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, dispositivo de segurança que impossibilite o deslocamento do veículo com as portas abertas. Estabelece que as instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso



		aos dados registrados pelos equipamentos do veículo, inclusive nos atos relacionados à fiscalização em cumprimento às suas disposições. Também define que, havendo necessidade de complementação de informações, as instituições públicas investigadoras poderão requisitá-las a qualquer tempo aos fabricantes, montadoras, encarroçadoras ou concessionárias de veículos, nacionais ou importados. Insere, ainda, o inciso IV ao art. 250, para prever como infração grave, sujeita à multa e retenção do veículo, a conduta de deixar de manter a porta fechada. No caso de transporte público coletivo de passageiros ou de escolares essa infração será de natureza gravíssima.
38	Senador Eduardo Gomes (MDB/TO)	Insere o parágrafo único no art. 209 da Lei nº 9.503/1997, para prever que veículos com peso bruto total inferior a 6.000 kg e suas combinações estão isentos da obrigatoriedade de adentrar às áreas destinadas à pesagem.
39	Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	Inclui o art. 307-A na Lei nº 9.503/1997, para incluir como crime de trânsito, sujeito à detenção de quinze dias a seis meses e multa, a conduta de desobedecer a ordem emanada pela autoridade competente de trânsito ou de seus agentes para desobstrução de via pública cuja obstrução não houver sido devidamente autorizada e estiver afetando o direito da coletividade. Também inclui no Anexo I do CTB as definições para agente de trânsito, circulação e patrulhamento
40	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Insere o § 4º no art. 101 da Lei nº 9.503/1997, para prever que nas estradas localizadas num raio de sessenta quilômetros do polo gerador de tráfego de que trata o art. 93 do CTB, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo Contran, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante e pela regulamentação do Contran.
41	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Inclui o inciso XVI no art. 21 da Lei nº 9.503/1997, para prever como competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no



		âmbito de sua circunscrição autorizar transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran desde que respeitados os limites estabelecidos no CTB. Também altera a redação do art. 99 da mesma lei para definir que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo Contran, ressalvado o disposto no inciso XVI do art. 21 do CTB
42	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Insere o § 4º no art. 99 da Lei nº 9.503/1997, para estatuir que nas vias terrestres, excepcionalmente, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga com peso superior ao estabelecido pelo Contran, desde que respeitado o limite técnico definido pelo fabricante.
43	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Suprime o § 3º do art. 1º da Lei nº 7.408 de 1985, que trata da não aplicação dos limites de peso bruto nas vias não abertas à circulação pública, nos termos do CTB.
44	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Inclui novo dispositivo no art. 1º da Lei nº 7.408/1985, para dispensar da pesagem por eixo os veículos que trafeguem com peso bruto total (PBT) inferior aos limites estabelecidos pela lei, não se aplicando a tolerância do peso bruto total (PBT) nessa situação.
45	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Altera-se o §4º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para prever que 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 na pesagem da carga, mediante seu transbordo, vedada essa aferição pela autoridade fiscalizadora mediante a simples subtração do peso bruto total pelo peso da tara declarado na plaqueta do caminhão.
46	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Acresce os §§ 3º e 4º ao art. 1º da Lei nº 7.408/1985, para definir que o Contran estipulará parâmetros de tolerância superiores aos previstos na Lei, desde que mediante apresentação de fundamentação técnica e, ainda, que em nenhuma hipótese poderá o Contran prever limites de tolerância inferiores ao previstos na Lei.
47	Deputado Federal	Altera a redação do §1º do art. 1º da Lei nº



	Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	7.408/1985, para definir que, para veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, a tolerância de peso superior à prevista na Lei não está sujeita ao limite técnico por eixo definido pelo fabricante.
48	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Suprime a alteração promovida pela Medida Provisória no texto do art. 3º da Lei nº 7.408/1985, que trata da cláusula de vigência da Lei.
49	Deputado Federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG)	Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para prever que após o prazo previsto, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao triplo da multa de natureza grave.
50	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503/1997, para prever que após o prazo previsto, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.
51	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Altera a redação do § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408/1985, para definir que, para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior a 12,5% do peso por eixo, desde que respeitados a tolerância de 5% do peso bruto total e o limite técnico de capacidade máxima de tração definido pelo fabricante.
52	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Suprime art. 3º da Lei nº 7.408/1985, que estabelece a sua cláusula de vigência.

Ressalte-se que a MPV sob exame está sendo instruída perante o Plenário, em caráter excepcional, por força do parágrafo único do art. 2º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, em vigor enquanto perdurar a situação de emergência de saúde pública de importância nacional decorrente da Covid-19.

Nesse contexto, passamos a proferir o parecer de Plenário, em substituição à Comissão Mista, no tocante à Medida Provisória nº 1.050, de 2021, e às emendas de comissão a ela apresentadas.

É o relatório.



II – VOTO DO RELATOR

II. 1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

O art. 62, *caput*, da Constituição Federal, estabelece que a relevância e a urgência são hipóteses que autorizam o Presidente da República a adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

A Medida Provisória nº 1.050/21 foi editada em decorrência da continuidade dos impactos da pandemia de coronavírus (Covid-19) na economia brasileira. Desta feita, as alterações promovidas têm como objetivo facilitar o transporte de mercadorias entre as regiões e evitar o desabastecimento interno, bem como ampliar a oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos. A demora na adoção de tais medidas poderia trazer consequências negativas para a economia como um todo e para o bem-estar da população.

Nesse cenário, em que medidas urgentes precisam ser tomadas para garantir o abastecimento de mercadorias, entendemos que a MPV se apresentava como única solução plausível para a questão. Consideram-se atendidos, assim, os requisitos de relevância e urgência.

Consideramos, por esses motivos, que a Medida Provisória nº 1.050/2021 satisfaz os pressupostos de relevância e urgência exigidos para sua edição.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

A Medida Provisória em exame atende aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade, pois é competência da União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CF).



Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

No que tange à juridicidade, entendemos que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.

Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 6 de fevereiro de 1998.

Quanto às emendas apresentadas perante a Comissão Mista, considero que todas as emendas são constitucionais, jurídicas e têm boa técnica legislativa.

Sendo assim, sou pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, e das emendas a ela apresentadas.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

A Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, estabelece em seu art. 5º, § 1º, que o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.

A Exposição de Motivos EM nº 0017/2021, que acompanha a MPV nº 1.050/2021, esclarece que as medidas propostas não implicam redução de arrecadação por parte do Governo Federal. Sob a ótica da



despesa, também não vislumbramos quaisquer impactos dessa ordem no orçamento da União. Da análise da MPV observa-se, portanto, que ela não acarreta repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União, não havendo implicação orçamentária ou financeira.

Quanto às emendas apresentadas, verifica-se que, à semelhança da MPV, não acarretam repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União, não havendo implicação orçamentária ou financeira.

Diante das razões expostas, nosso voto é no sentido de que:

I - a Medida Provisória nº 1050, de 2021, não acarreta repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União, não havendo implicação orçamentária ou financeira;

III – as emendas não acarretam repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União, não havendo implicação orçamentária ou financeira.

II.2 – DO MÉRITO

A Medida Provisória nº 1.050/2021 altera a Lei nº 7.408/1985, para aumentar de 10% para 12,5% a tolerância máxima permitida sobre os limites de peso por eixo do veículo, admitindo tolerância superior a isso para veículos com peso bruto total inferior a cinquenta toneladas, desde que respeitada a tolerância de 5% sobre o limite de peso bruto total e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante. Estabelece que a Lei nº 7.408/1985 vigorará até o dia 22 de abril de 2022, a partir do qual o tema será regulado por normativo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Em nosso entendimento, o limite proposto pela Medida Provisória trará importante contribuição para o incremento do transporte de cargas no Brasil, pois se sabe da dificuldade de manutenção dessas cargas durante a viagem nos locais onde ela foi originalmente disposta. Esse pequeno acréscimo de tolerância, portanto, contribuirá para a desoneração do transportador, pois, pelos cálculos apresentados pelo Governo, cerca de 43%



das multas aplicadas por problemas com peso referem-se a excesso inferior a 12,5%.

Quer se evitar com a adoção dessa medida a penalização dos produtores, principalmente dos agricultores, que não dispõem de tecnologia adequada que permita a pesagem do veículo por eixo quando ele é carregado com a mercadoria a ser transportada. Geralmente a carga é disposta de maneira uniforme, visando adequar-se aos limites legais exigidos de peso, ainda que não se tenha a medida exata do peso por eixo. Entretanto, como a maioria das propriedades está situada em locais não servidos por vias pavimentadas, a carga acaba se deslocando durante o trajeto, o que pode resultar em excesso de peso em determinado eixo. Diante da real situação vivida pelos produtores nacionais, não se pode fechar os olhos para esse problema. É preciso que a legislação nacional ofereça condições para que os produtores sejam eficientes, não apenas no processo produtivo propriamente dito, mas em toda a cadeia que impacta a eficiência do setor. Nesse sentido, a MPV traz importante avanço para o transporte de cargas, contribuindo para a melhoria da competitividade dos produtos brasileiros.

Sabemos que há uma preocupação com relação ao impacto do aumento da tolerância na degradação dos pavimentos das vias, porquanto a vida útil do pavimento é estimada com base no desgaste que ele sofre pelo uso contínuo e em condições normais. Estamos certos, entretanto, que o acréscimo da margem de tolerância proposta pelo Governo não causará impacto significativo no desgaste das vias e obras de arte existentes, visto que para o dimensionamento dessas infraestruturas o cálculo não é exato, mas obtido por meio de estimativas. Ou seja, para construção da infraestrutura rodoviária, leva-se em consideração o peso transmitido ao pavimento por diversos tipos de veículos e seus volumes estimados de tráfego, de forma que o pavimento resista por um determinado tempo sem exigir reparos.

Não se pode esquecer ainda que, se comprovado o aumento dos custos de manutenção não previstos nos contratos de concessão existentes, poderão ser solicitados ajustes nos acordos originais para permitir o reequilíbrio econômico-financeiro desses instrumentos. Essa discussão pode ser levada a cabo mais adiante e não inviabiliza a aprovação da medida



proposta, uma vez que os benefícios decorrentes da sua adoção superam, em muito, os riscos da necessidade de eventuais ajustes nos contratos que porventura venham a ser autorizados pelos órgãos reguladores.

Não obstante concordarmos com o mérito da Medida Provisória, havemos por bem efetuar alguns ajustes no texto, para dispor a matéria de forma mais adequada em nosso ordenamento jurídico.

Diante disso, alteramos na proposta original da Medida Provisória a previsão de que os limites de tolerância por excesso de peso seriam definidos pelo Contran a partir de abril de 2022, prorrogando esse prazo para setembro de 2022. Portanto, até essa data os limites mínimos de tolerância continuam a ser definidos pela Lei nº 7.408, de 1985, cabendo ao Contran regulamentar a sua aplicação, bem como estabelecer limites ainda maiores, com base nos estudos que estão sendo desenvolvidos.

A MPV em exame modifica também o art. 271 do CTB, para definir que nas infrações que preveem remoção, quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo será liberado, desde que esteja devidamente licenciado e ofereça condições de segurança para circulação, assinalando-se ao condutor prazo não superior a quinze dias para regularizar a situação. cremos tratar-se de medida razoável, pois muitas vezes o problema detectado pela fiscalização diz respeito a questões que podem ser rápidas e facilmente resolvidas. Nesses casos, não há motivo para remover o veículo para o depósito e criar despesas e embaraços para o proprietário, bastando apenas aplicar-lhe a sanção pecuniária e estabelecer prazo para sanar o problema encontrado.

Com relação às emendas, a MPV recebeu 52 propostas que tratam dos mais variados temas afetos tanto à Lei nº 9.503/1997 (CTB) quanto à Lei nº 7.408/1995, que regula a tolerância pelo excesso de peso dos veículos. Decidimos acatar, total ou parcialmente, várias dessas emendas, por ter coerência com o tema em debate ou por se tratar de demandas urgentes e específicas dos atores envolvidos, principalmente, do setor produtivo brasileiro.

Algumas das emendas apresentadas propõem a adoção de regras especiais para o transporte de determinadas cargas. Visando atender a



essa justa demanda, incluímos em nossa proposta regras especiais para o transporte de biodiesel. Além disso, atribuímos ao Contran competência para definir os tipos de carga que, em casos excepcionais e por prazo determinado, poderão ultrapassar a tolerância prevista em lei.

Outra demanda recorrente entre as emendas apresentadas diz respeito à alteração da penalidade pela não informação do condutor infrator, no caso de veículos de propriedade de pessoa jurídica. Hoje o CTB prevê que o montante dessa multa é o valor referente à multa original multiplicada pela quantidade de vezes que essa mesma infração foi cometida no período de doze meses. Essa sistemática impõe, portanto, cálculos cumulativos que muitas vezes acabam por inviabilizar o pagamento das referidas multas. O texto que apresentamos prevê que o valor da multa pela não informação do condutor infrator será igual a duas vezes o da multa originária. Dessa forma, permitimos que o cálculo seja feito de forma simplificada e que os valores se mantenham dentro de parâmetros razoáveis, em função da infração cometida.

Acatamos também no texto do Projeto de Lei de Conversão (PLV) a possibilidade de realização de perícia pelos agentes da Polícia Rodoviária Federal. Mas a perícia que estamos propondo não se confunde com a perícia criminal realizada pela polícia judiciária dos Estados, nos casos de acidentes de trânsito com vítimas. A perícia administrativa tem o condão de permitir que sejam averiguadas as possíveis causas que levaram à ocorrência dos acidentes, no sentido de criar massa crítica para tomada de decisão com vistas a prevenir novos desastres.

Outra demanda importante e urgente que incluímos no Projeto de Lei de Conversão (PLV) diz respeito à definição da data a partir da qual os chamamentos de proprietários para reparos ou substituição de peças (*recall*) devem constar no certificado de licenciamento anual do veículo. A Lei nº 14.071/2020 exigiu a inclusão dessa importante informação no documento do veículo e definiu que o não atendimento ao *recall* seria motivo para não expedir do certificado de licenciamento anual. Entretanto, dificuldades de cunho operacional têm impedido a inclusão dos dados referentes às campanhas mais antigas, visto que os sistemas tecnológicos que dão suporte ao Sistema Nacional do Trânsito não estavam ainda preparados para receber essa



informação. Assim, estamos propondo que neste momento conste no Renavam os dados dos veículos chamados para o *recall* a partir de 21 de outubro de 2019. Os dados dos automotores afetados pelas campanhas lançadas em datas anteriores deverão ser agregados ao sistema à medida que for viabilizada a estrutura tecnológica adequada, conforme definição do Contran.

Além disso, também atendendo a emendas apresentadas, promovemos algumas modificações nos artigos do CTB que tratam dos processos de aplicação das penalidades, no sentido de corrigir pequenas imperfeições verificadas no texto hoje em vigor, bem como aprimorá-los e atualizá-los, após mais de vinte anos da edição do Código atual. Uma das alterações mais importantes nesse sentido é com relação à introdução do efeito suspensivo dos recursos interpostos contra penalidades decorrentes das infrações de Trânsito. Trata-se de demanda absolutamente justa a suspensão da cobrança até que o mérito da penalidade tenha sido julgado pela autoridade competente, reforçando o princípio de ampla defesa nos processos administrativos de trânsito. Essa mudança na legislação evita, por exemplo, que o cidadão seja compelido a arcar com o pagamento da multa em caso de transferência de propriedade do veículo, antes do julgamento de recurso interposto por infração cometida na direção daquele automotor. Ressaltamos que a mudança não resultará em perdas financeiras para o órgão autuador, uma vez que o valor da sanção pecuniária será atualizado monetariamente no caso de recurso julgado improcedente.

Outra demanda acatada diz respeito ao julgamento das multas em segundo grau de recurso, na qual se permite a formação de novos colegiados especiais no âmbito das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), sempre que forem necessários. Ainda com relação ao julgamento dos recursos, chamamos atenção para a introdução art. 289-A que prevê a prescrição da pretensão punitiva caso o recurso não seja julgado no prazo de doze meses, contado a partir do recebimento no processo no respectivo órgão julgador. Foi também acrescentado o art. 290-A, com o intuito de estabelecer que os prazos processuais do CTB não se suspendem, salvo motivo de força maior devidamente comprovado.



Por fim, foram acrescentadas no Anexo I do CTB as definições de Agente de Trânsito e de Circulação, que ainda não constam no texto em vigor, e modificada as definições de Agente da Autoridade de Trânsito e de Patrulhamento, para adaptá-las aos comandos de ordem constitucional relativos às atribuições desses agentes.

Na análise das emendas apresentadas na Comissão Especial Mista, identificamos em todas elas a elevada intenção dos Autores pelo aprimoramento do texto da Medida Provisória ou da legislação de trânsito no sentido de atualizar os seus dispositivos. Não obstante o indiscutível intento dos nobres Parlamentares, parte delas mostrou-se inapropriada para este momento, dada a necessidade de novos e aprofundados debates e entendimentos sobre o mérito de cada uma delas, que demandariam tempo maior do que o disponível para a conclusão do célere processo legislativo atinente a medidas provisórias. Assim, tendo em vista que as alterações legais propostas no texto original da MPV já foram amplamente discutidas entre o Governo Federal e os atores afetados na busca de soluções urgentes e inadiáveis para problemas que dificultam a operação do transporte de cargas em nosso País, optamos por restringir o escopo do trabalho, no sentido de racionalizar e agilizar o processo de tramitação da MPV, com vistas à sua aprovação. Nesse escopo, encontram-se as emendas de nºs 1, 2, 3, 8, 10, 14, 15, 26, 27, 29, 32, 35, 36, 37, 41 e 42.

Além disso, a despeito do elevado intuito de contribuir para o aprimoramento da legislação de trânsito e transporte, algumas emendas não puderam ser acatadas por proporem alterações que desvirtuam o mérito da Medida Provisória, com impacto na eficácia de sua aplicação para atendimento dos objetivos pretendidos pelo Governo. Nessa situação têm-se as emendas de nºs 5, 13, 17, 20, 21, 22, 23, 38, 44 e 47.

Destacamos, ainda, o não acolhimento da emenda nº 18, que pretende retirar do CTB a previsão de retenção do certificado de licenciamento anual quanto não for comprovado o atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos, por entendermos que a obrigatoriedade de atendimento ao *recall* é medida de extrema importância para garantir a segurança dos ocupantes do veículo.



Também deixamos de acolher a emenda nº 19 por entender que a medida proposta é redundante, visto que o *caput* do art. 271 já estabelece que o veículo seja removido nos casos previstos no CTB.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.050, de 2021;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, e de todas as emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;

c) pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, e pela não implicação sobre as despesas ou receitas públicas de todas as emendas apresentadas perante a Comissão Mista;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, e das emendas nº 4, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 24, 25, 28, 30, 31, 33, 34, 39, 40, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51 e 52, acolhidas parcialmente ou integralmente, na forma do projeto de lei de conversão em anexo;

d.2) pela rejeição das demais emendas.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado Vicentinho Júnior



COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2021

(Medida Provisória nº 1.050, de 2021)

Altera as Leis nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, que permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

.....

I – 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado;

II – 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

§ 1º Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 (cinquenta) toneladas deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.



§ 2º O veículo de que trata o § 1º que ultrapassar a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou peso bruto total combinado também será fiscalizado quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cumulativamente, respeitadas as tolerâncias máximas previstas nos incisos do *caput*.

§ 3º Para fins de fiscalização de peso de veículo que transporte produtos classificados como Biodiesel (B-100), por meio de balança rodoviária ou de nota fiscal, é admitida a tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no peso bruto total ou peso bruto total combinado para todos os veículos não adaptados para esse tipo de transporte, até seu sucateamento, na forma definida pelo Contran.

§ 4º O Contran regulamentará o disposto no *caput* e no § 1º, sem prejuízo da aplicação imediata do disposto neste artigo.

§ 5º A regulação prevista no § 4º deverá considerar a diversidade da frota do transporte rodoviário de cargas em operação, contemplando os casos de dimensão de tolerância e de isenção na pesagem por eixo.” (NR)

.....

“Art. 2º-A A partir do encerramento do prazo de vigência desta Lei, o excesso de peso dos veículos será regulado por norma do Contran” (NR)

“Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e vigorará até o dia 30 de setembro de 2022.” (NR)

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

“Art. 20.

.....

XIII – realizar perícia administrativa nos locais de acidentes de trânsito.” (NR)

“Art. 99.....

.....



§ 4º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo, quando o veículo ou combinação de veículos ultrapassar os limites de peso fixados, acrescidos da respectiva tolerância.

§ 5º O fabricante fará constar em lugar visível da estrutura do veículo e no Renavam o limite técnico de peso por eixo, na forma definida pelo Contran.” (NR)

“Art. 101.....

.....

§ 4º O Contran estabelecerá os requisitos mínimos e específicos a serem observados pela autoridade com circunscrição sobre a via para a concessão da autorização de que trata o *caput* quando o veículo ou combinação de veículos trafegar exclusivamente em via rural não pavimentada, que deverão contemplar o caráter diferenciado e regional dessas vias.” (NR)

“Art. 131.

.....

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas a partir de 1º de outubro de 2019 e não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual.

.....

§ 6º O Contran regulamentará a inserção dos dados no Certificado de Licenciamento Anual referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas antes da data prevista no § 4º.” (NR)

“Art. 257

.....

§ 8º Após o prazo previsto no § 7º, 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 igual a duas vezes o da multa originária, garantindo-se o direito de defesa prévia e recursos previstos nesta Lei, na forma estabelecida pelo Contran.



.....” (NR)

“Art. 271.

.....

§ 9º-A Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a quinze dias, para regularizar a situação, e será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião.

§ 9º-B O disposto no § 9º-A não se aplica às infrações previstas no inciso V do *caput* do art. 230 e no inciso VIII do art. 231.

§ 9º-C Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 9º-A, será feito o registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, o qual será retirado após comprovada a regularização.

§ 9º-D O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 9º-A resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto neste artigo.

.....” (NR)

“Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa em recebê-la será considerada válida para todos os efeitos.

.....

§ 6º O prazo para expedição das notificações das penalidades previstas no art. 256 é de 180 (cento e oitenta) dias, ou de 360 (trezentos e sessenta) dias se houver interposição de defesa prévia, contados:



I – no caso das penalidades dos incisos I e II do art. 256, a partir da data do cometimento da infração;

II – no caso das demais penalidades do art. 256, a partir da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhes der causa.

§ 7º Para fins de aplicação do Inciso I do § 6º, no caso das autuações que não sejam em flagrante, o prazo será contado a partir da data do conhecimento da infração pelo órgão de trânsito responsável pela aplicação da penalidade, na forma definida pelo Contran.

§ 8º O descumprimento dos prazos previstos no § 6º deste artigo implicará a decadência do direito de aplicar a respectiva penalidade.” (NR)

“Art. 285. O recurso contra a penalidade imposta nos termos do art. 282 será interposto perante a autoridade que imputou a penalidade e terá efeito suspensivo.

§ 1º O recurso intempestivo ou interposto por parte ilegítima não terá efeito suspensivo.

§ 2º Recebido o recurso tempestivo, a autoridade o remeterá à JARI, no prazo de dez dias, contado da data de sua interposição.

.....
§ 5º O recurso intempestivo será arquivado.

§ 6º O recurso de que trata o *caput* deverá ser julgado no prazo de 24 meses, contado a partir do recebimento do recurso pelo órgão julgador.” (NR)

“Art. 289. O recurso de que trata o art. 288 deverá ser julgado no prazo de 24 meses, contado a partir do recebimento do recurso pelo órgão julgador:

.....
Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput* deste artigo:

a) quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus membros;

b) poderão ser formados novos colegiados especiais sempre que forem necessários, compostos pelo Presidente da



Junta que apreciou o recurso e por mais dois Presidentes de Junta, na forma estabelecida pelo Contran.” (NR)

“Art. 289-A. O não julgamento dos recursos nos prazos previstos no § 6º do art. 285 e no *caput* do art. 289 ensejará a prescrição da pretensão punitiva.”

“Art. 290-A. Os prazos processuais de que trata esta Lei não se suspendem, salvo motivo de força maior devidamente comprovado, nos termos de regulamentação do Contran.”

“Art. 338-A. As competências previstas nos incisos XV do art. 21 e XXII do art. 24, introduzidas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pela Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, serão atribuídas aos órgãos ou entidades descritos no *caput* dos referidos artigos a partir de 1º de janeiro de 2024.

Parágrafo único. Até 31 de dezembro de 2023, as competências a que se refere o *caput* serão exercidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.”

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as alterações dispostas no Anexo desta Lei.

Art. 4º A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.

8º.....

.....

Parágrafo único. Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança das penas de multa ou indenização a que se refere o *caput*, a contar da data da realização do transporte.”
(NR)

Art. 5º Encerrada a vigência da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, até que haja regulamentação do Contran, a fiscalização de trânsito deverá observar, para fins de autuação, as seguintes disposições:

I – deverão ser respeitadas as tolerâncias de, respectivamente, 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado e de 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) sobre os



limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas;

II – não poderá haver fiscalização de excesso de peso quanto ao peso bruto transmitido por eixo nos veículos ou combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 (cinquenta) toneladas, exceto se for excedido o limite de peso bruto total;

III – para veículo que transporte produtos classificados como Biodiesel (B-100), deve ser admitida a tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no peso bruto total ou peso bruto total combinado para todos os veículos não adaptados para esse tipo de transporte, até seu sucateamento;

IV – observância do disposto nos arts. 99 e 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, bem como de outras resoluções do Contran, naquilo que não conflite com os demais incisos deste artigo.

Art. 6º Ficam revogados:

I – o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; e

II – o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor:

I – na data de sua publicação, quanto aos arts. 1º, 3º, 4º, 5º e inciso I do art. 6º desta Lei e às modificações introduzidas no art. 131, no art. 271 e no art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II – em 1º de janeiro de 2024, quanto às modificações introduzidas no § 6º do art. 285, no *caput* do art. 289 e no art. 289-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; e

IV – após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial, quanto aos demais dispositivos.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado Vicentinho Júnior
Relator



ANEXO

Alterações do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)

“ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO – o agente de trânsito e o policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, controle e operação de trânsito e patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e os procedimentos dele decorrentes, incluindo-se o policial militar ou o agente mencionado no art. 25-A quando designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.

.....

AGENTE DE TRÂNSITO – Servidor civil efetivo de carreira do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, com as atribuições de educação, operação, fiscalização de trânsito e transporte no exercício regular do poder de polícia de trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal.

.....

CIRCULAÇÃO movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso de coletivo.

.....

PATRULHAMENTO OSTENSIVO – função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e prevenindo acidentes.

PATRULHAMENTO VIÁRIO – função exercida pelos agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de suas respectivas competências, com o objetivo de garantir a segurança viária nos termos do artigo 144, § 10 da Constituição Federal.

.....”





Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vicentinho Júnior
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219855151000>

