

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA RURAL

PROJETO DE LEI Nº 6580, DE 2013

(APENSADOS: PROJETOS DE LEI Nº 6.639, DE 2013, Nº 7.214, DE 2014, Nº 7.308, DE 2014, Nº 57, DE 2015, Nº 3.773, DE 2020, Nº 565, DE 2021 E Nº 3754, DE 2023)

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.

Autor: Senador ACIR GURGACZ

Relator: Deputada CORONEL
FERNANDA

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, nº 57/15, do Deputado Pompeo de Mattos, nº 3.773/20, do Deputado Lucas Gonzalez, nº 565/21, do Deputado Santini, e nº 3.754/23, do Deputado Lucas Mosquini.

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, 2 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.

O Projeto de Lei nº 3.773/20 altera a redação da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro. O Projeto de Lei em tela visa dar uma tolerância mínima (5%) para mais ou para menos nas dimensões aferidas no momento da abordagem em relação ao estabelecido na autorização especial de trânsito, que dessa forma não cause um impacto à segurança no tráfego, mas permita ao transportador não ficar refém desses estorvos.

O Projeto de Lei nº 565/21, altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com objetivo de alterar o modo pelo qual são atualmente aferidos os pesos dos veículos automotores, bem como fiscalizados os limites legais referentes ao excesso de peso. Argumenta se que todos os



condutores querem a carga o mais equilibrada possível em seu veículo. Por essa razão, seriam mais eficazes a fixação de limites adequados e a fiscalização efetiva quanto aos desrespeitos ao peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) e à capacidade máxima de tração (CMT), evitando o famigerado excesso de peso por eixo.

O Projeto de Lei nº 3.754/23, 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), para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos. É argumentado que referida alteração na legislação além de se tratar de uma justiça social é uma iniciativa de natureza econômica, pois racionalizará a complexa logística de pesagem de caminhões, sem, contudo, ocasionar nenhum prejuízo à pavimentação das estradas federais.

O projeto de lei em análise foi inicialmente distribuído para apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A matéria recebeu parecer do Relator, Dep. Aureo (SD-RJ), na Comissão de Viação e Transportes pela rejeição deste, dos PLs 6.639/2013, 7.308/2014, e 57/2015, apensados, e pela aprovação do PL 7.214/2014, apensado. Estando pendente o Pareceres desta Comissão Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II – VOTO DA RELATORA

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

O Projeto de Lei nº 6.580/13 propõe que a pesagem de veículos de transporte coletivo de passageiros não ocorra em vias abertas à circulação. Embora o Senado Federal justifique a iniciativa com a preocupação com o bem-estar dos passageiros, não faz muito sentido exigir que a pesagem seja realizada em local diferente da faixa de domínio da via pública. Isso porque, para avaliar as condições reais do veículo e seu impacto no pavimento, é essencial que os passageiros permaneçam a bordo durante o procedimento. Além disso, deve se



levar em conta a logística de movimentar as balanças instaladas nas rodovias para outros locais, visto que as estruturas rodoviárias já existentes não seriam adequadamente aproveitadas.

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.

Sobre o Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, onde o objetivo 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. Sob o ponto de vista da conveniência e da segurança das operações de transporte e de fiscalização de trânsito, não há nada contra a proposição.

Passo aos Projetos de Lei nº 7.308, de 2014, nº 57, de 2015, nº 3.773, de 2020, nº 565, de 2021, e nº 3.754, de 2023 onde são destinados a alterar o modo como são atualmente aferidos, fiscalizados os pesos dos veículos automotores e os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, previstos na legislação.

A legislação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especificamente no seu art. 99, define que somente poderão transitar pelas vias terrestres veículos cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), delimitando que o excesso de peso será mensurado por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, bem como, possibilitando o estabelecimento de percentuais de tolerância



sobre os limites de Peso Bruto Total (PBT) e Peso Bruto por Eixo.

Especificamente, o art. 257, §4º, do CTB responsabiliza o embarcador por infrações relacionadas ao excesso de peso, caso seja o único remetente da carga e o peso declarado na documentação seja inferior ao aferido. Além das infrações administrativas, têm surgido ações civis públicas buscando responsabilizar os embarcadores por danos às rodovias, meio ambiente e coletividade, resultando em penalizações civis cumulativas às administrativas.

Ocorre que a problemática operacional do controle de peso por eixo realizado pelos embarcadores no transporte rodoviário de cargas, aborda fatores que afetam a demanda e o uso das rodovias, destacando a pluralidade de agentes envolvidos nas atividades logísticas do país. Alguns dos aspectos são a dinâmica do sistema de transporte rodoviário, a importância da logística e do agronegócio para a economia, a heterogeneidade de equipamentos, a estrutura da frota de veículos, a idade dos caminhões, investimentos em infraestrutura, operações de pesagem e controle de peso, e fatores que influenciam o sobrepeso por eixo e os mecanismos de controle pelos embarcadores.

O controle efetivo do sobrepeso por eixos no transporte rodoviário de cargas está intrinsecamente ligado aos mecanismos de gestão dos embarcadores. Este controle é crucial para evitar problemas relacionados a essa questão. Diversos fatores influenciam a ocorrência do sobrepeso, desde a distribuição da carga na carroceria até alterações nas características das composições veiculares. Apesar dos investimentos em infraestrutura de pesagem, a mensuração do peso bruto total prevalece sobre a especificação detalhada do peso por eixo.

A dificuldade em realizar alterações nas balanças de pesagem existentes, aliada ao objetivo principal do embarcador de medir o peso da mercadoria para fins comerciais e fiscais, limita a implementação de balanças dinâmicas. Adicionalmente, a distribuição geográfica e a quantidade significativa de pontos de carregamento, muitos em áreas rurais, complicam o controle do peso por eixo, dependendo, em parte, de procedimentos operacionais em unidades terceirizadas.



As mudanças na estrutura da carroceria, erros na calibragem dos pneus e as características diversas das composições veiculares contribuem para irregularidades no peso por eixo. O controle, nesse sentido, é desafiador, especialmente diante das dificuldades em averiguar as modificações realizadas nos veículos. Ademais, a movimentação da carga durante o transporte, influenciada pela qualidade das rodovias, representa uma variável incontrolável para embarcadores e transportadores.

A qualidade das balanças nas rodovias e fatores como aferição inadequada, células de pesagem comprometidas e sedimentos presentes nas balanças podem induzir a erros de medição. Apesar da tolerância de peso permitida, esses fatores acentuam as diferenças entre o peso real e o medido, limitando o controle do embarcador sobre a qualidade da aferição nas rodovias.

Em resumo, existem muitos desafios significativos no controle do sobrepeso por eixos, e o atual modelo de pagamento por unidade de medida não fornece incentivos para práticas de sobrepeso, pois os custos estão diretamente relacionados ao montante efetivamente carregado. E assim destacam-se desafios como a heterogeneidade da frota, falta de padronização, infrações de excesso de peso por eixo em serviços de múltiplas entregas e a definição de níveis de tolerância. Além disso, ressalta-se a necessidade de fiscalização eficaz contra caminhões irregulares que contribuem para danos nas rodovias.

Concluo, assim, meu parecer.

O voto é pela aprovação na forma do substitutivo dos Projetos de Lei nº 7.214, de 2014, nº 57 de 2015, nº 7.308, de 2014, nº 3.773, de 2020, nº 565, de 2021, e nº 3.754, de 2023, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 6.580, de 2013, nº 6.639, de 2013.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA RURAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6580, DE 2013

(APENSADOS: PROJETOS DE LEI Nº 6.639, DE 2013, Nº 7.214, DE 2014, Nº 7.308, DE 2014, Nº 57, DE 2015, Nº 3.773, DE 2020, Nº 565, DE 2021 E Nº 3754, DE 2023)

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.

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, e estabelecer prioridade para os veículos de transporte coletivo nas operações de fiscalização de trânsito.

Art. 2º Revoga-se o § 5º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações e enumerasse:

“Art. 99.

§ 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, sendo:

I – para veículos que transportem graneis sólidos, como soja, milho e outros, o percentual de tolerância para o peso bruto transmitido por eixo de veículos não poderá ser inferior a 20%;

II – não será verificado, quando da fiscalização, o peso bruto transmitido por



eixo de veículos caso o peso bruto total seja respeitado.

.....
§ 5º Não será objeto de fiscalização o peso por eixo desde que respeitem o Peso Bruto Total (PBT) e demais condições de segurança definidos pelo CONTRAN". (NR)

Art. 4º 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”.
(NR)

Art. 5º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 99

.....
§ 6º Somente poderá haver autuação de excesso de peso por eixo, por ocasião da pesagem do veículo, quando o veículo ou a combinação de veículos ultrapassar o limite de peso bruto total fixado, acrescido da respectiva tolerância.

§7º 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. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos após a regulamentação dos dispositivos acrescidos.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputada CORONEL FERNANDA

Relatora

