

**PROJETO DE LEI N° , DE 2025**

(Do Sr. EVAIR VIEIRA DE MELO)

Altera a Lei nº 13.103, de 2015, para dispor sobre procedimentos relacionados à fiscalização de veículos de transporte de cargas que gozarem de isenção de pedágio sobre um ou mais eixos que mantiverem suspensos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que “Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências”, para fixar procedimentos relacionados à fiscalização de veículos de transporte de cargas que gozarem de isenção de pedágio sobre um ou mais eixos que mantiverem suspensos.

Art. 2º O art. 17 da Lei nº 13.103, de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 17.....

.....
§ 2º Considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuarem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo



agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 3º A fiscalização poderá ser feita mediante avaliação visual, conferência do peso bruto total do veículo ou verificação da existência de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) vigente.

§ 3º-A. É direito do condutor do veículo de transporte de cargas submetido a fiscalização que se valha da verificação da existência de MDFe vigente requerer modo alternativo de fiscalização, seja avaliação visual, seja conferência do peso bruto total do veículo.

§ 3º-B. Na hipótese de o condutor recorrer à opção prevista no § 3º-A, configurar-se-á que o veículo está vazio se não se encontrar no compartimento de cargas itens sujeitos à mercancia ou se o peso bruto total do veículo estiver até dez por cento acima da tara indicada do veículo.

§ 3º-C. O modo de fiscalização alternativo deverá ser iniciado até vinte minutos após a requisição do condutor, sob pena de, findo esse período de tempo, admitir-se que o veículo está vazio, para efeito de isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos.

....."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da Lei nº 13.103, de 2015, os transportadores rodoviários de carga passaram a ter o direito de pagar tarifa de pedágio correspondente apenas aos eixos do veículo



* C D 2 5 0 9 5 1 6 2 4 0 0 *

que tocarem o solo, no momento da cobrança. A exigência da lei é que os eixos só possam ser levantados se o veículo estiver vazio.

De 2015 a 2023, a avaliação da condição do veículo, se vazio ou não, não era automática: dependia de exame visual do compartimento de carga ou de pesagem do automotor. Documentos previstos nas legislações de transporte ou tributária, em posse do condutor, também podiam ser analisados.

A partir da adoção obrigatória, nas operações de transporte, do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) e da conexão de sistemas das concessionárias com as secretarias de fazenda, a apuração da condição do veículo (vazio ou não) nas praças de pedágio e nos pórticos do *free flow* (sistema de pedágio de livre passagem) vem se dando com a leitura das placas veiculares e consulta à situação fiscal dos veículos, se transitam com MDFe em aberto ou não. Tudo isso, cabe esclarecer, dá-se de forma automatizada.

Assim, se o veículo de carga chegar à praça de pedágio com o MDFe vigente, mas tiver um ou mais eixos suspensos, a cobrança será feita de modo integral, sem qualquer isenção. Todos os eixos serão considerados.

Ocorre que esse novo protocolo, embora muito eficiente, deixa de lado casos específicos, relacionados a dificuldades ou demora na baixa do MDFe, principalmente. Diversos caminhoneiros autônomos têm relatado que, aqueles que os contratam, às vezes deixam de realizar a baixa no tempo devido e que algumas secretarias de fazenda ainda enfrentam problemas para dar baixa no MDFe de imediato, assim que a comunicação ocorre, muito possivelmente por excesso de solicitações ou problemas técnicos nos seus sistemas.



* C D 2 5 0 9 5 1 6 2 4 0 0 *

Nessas situações, o condutor tem de pagar o valor integral do pedágio ou aguardar, antes da praça de cobrança, pela necessária baixa do MDFe. Ambas as alternativas são bastante prejudiciais ao caminhoneiro.

Em vista disso, propõe-se neste projeto de lei que, na hipótese de a leitura do MDFe não autorizar a suspensão de eixos no pedágio, o condutor possa solicitar um modo alternativo de fiscalização, baseado na inspeção visual ou no controle de peso do veículo. Tendo em vista que a suspensão de eixos sem a baixa do MDFe é caso excepcional, que tende a diminuir cada vez mais, parece sensato que se dê uma oportunidade àqueles de boa-fé, cuja conduta supostamente irregular pode ser desconsiderada com o simples exame visual ou com a pesagem do veículo. Vale reconhecer que tais procedimentos são mais demorados e, portanto, não devem ser usados indiscriminadamente. O objetivo do projeto não é que eles substituam a leitura automática do MDFe, mas que possam ter lugar sempre que o caminhoneiro se sentir prejudicado.

Considerando a pertinência e atualidade da proposta, pede-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2025.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO



†† C D 3 E 0 0 0 0 5 1 4 3 1 0 0 0 †



* C D 2 2 5 0 9 9 5 1 6 2 4 0 0 *

