

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 6.580, DE 2013

Apensados: PL nº 6.639/2013, PL nº 7.214/2014, PL nº 7.308/2014, PL nº 57/2015, PL nº 3.773/2020, PL nº 565/2021 e PL nº 3.754/2023

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: SENADO FEDERAL - ACIR GURGACZ

Relatora: Deputada CORONEL FERNANDA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, oriundo do Senado Federal, acrescenta parágrafo 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 autor da matéria no Senado Federal, Senador Acir Gurgacz, observou, em sua justificação, que, de fato, o sobrepeso de caminhões e de ônibus é reconhecidamente um dos fatores determinantes para o desgaste dos pavimentos, no entanto, embora os procedimentos de aferição do peso dos veículos se mostrem úteis e necessários, há circunstâncias em que a sua prática, não sendo regrada, pode resultar em transtornos sociais:

É o caso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros. Diferentemente do que ocorre com os veículos de carga, em relação aos quais há poucas pessoas envolvidas, no caso dos ônibus os procedimentos de pesagem promovidos nas vias de trânsito ensejam inúmeros prejuízos aos passageiros e ao próprio funcionamento do sistema.



Nesses casos, evidencia-se a necessidade de conciliação entre a regra de pesagem periódica dos veículos, que deve ser mantida e cumprida, e o direito dos usuários a não terem que suportar mais uma causa para o impedimento da fluidez no trânsito, já prejudicado por tantos outros fatores.

Ao proibir que a aferição do peso dos ônibus utilizados no transporte coletivo de passageiros ocorra nas vias de trânsito e determinar que o procedimento seja realizado em locais mais adequados, como nas estações terminais e em outros que venham a ser admitidos pelo Contran, a presente proposição tem o sentido de assegurar que a aferição requerida pelo CTB ocorra sem prejuízo para os usuários do transporte coletivo e do trânsito em geral.

Encontram-se apenas ao projeto principal outras sete proposições, a saber:

- **PL nº 6.639/2013**, de autoria da Comissão de Legislação Participativa, que “Altera o art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias”;
- **PL nº 7.214/2014**, oriundo do Senado Federal, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer prioridade para os veículos de transporte coletivo nas operações de fiscalização de trânsito”;
- **PL nº 7.308/2014**, de autoria do Deputado Professor Sérgio de Oliveira, que “Altera o § 2º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro” para estabelecer que será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total, não inferior a 10%, e peso bruto transmitido por eixo, não inferior a 15%, de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN;



- **PL nº 57/2015**, de autoria do Deputado Pompeo de Mattos, que “Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, permitindo a tolerância de 10% (dez por cento) no peso bruto total e de 20% (vinte por cento) no peso transmitido por eixos na pesagem de carga em veículos de transporte”;
- **PL nº 3.773/2020**, de autoria do Deputado Lucas Gonzalez, que “Altera a redação da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de trânsito Brasileiro”, para estabelecer que será considerado dentro dos limites permitidos, para efeito de fiscalização das autorizações especiais de trânsito, percentual de tolerância de 5% para mais ou para menos nas dimensões aferidas no momento da abordagem em relação ao estabelecido na autorização especial de trânsito;
- **PL nº 565/2021**, de autoria do Deputado Santini, que “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”; e
- **PL nº 3.754/2023**, de autoria do Deputado Lúcio Mosquini, 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), para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos”.

Os projetos tramitam em regime de prioridade e estão sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões (arts. 24, II, e 151, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD), tendo sido despachados à Comissão de Viação e Transportes, para análise do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para exame da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.



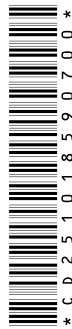
A Comissão de Viação e Transportes emitiu parecer apenas sobre os PLs nºs 6.580/13, 6.639/13, 7.214/14, 7.308/14 e 57/15, tendo em vista que os demais projetos foram apensados posteriormente ao parecer aprovado naquela Comissão.

Sobre a proposição principal, cuja finalidade é determinar que a aferição de peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não ocorra em vias abertas à circulação, a CVT argumentou que:

Muito embora o Senado Federal, autor da iniciativa, argumente estar preocupado com o bem-estar dos passageiros, obrigados a esperar, embarcados, o procedimento de pesagem, penso que não faz nenhum sentido ordenar que a pesagem ocorra, obrigatoriamente, em outro local que não em faixa de domínio da via pública, por três motivos: (i) para aferir as reais condições em que o veículo trafega, se sobrecarregando o pavimento ou não, é indispensável que os passageiros continuem a bordo, assim como a bagagem que levam; do contrário, de que valeria a pesagem? Nessa circunstância, tendo os passageiros que aguardar o procedimento no interior do veículo, penso que lhes é indiferente se a pesagem se realiza na via ou no terminal de ônibus; (ii) as balanças, amiúde instaladas às margens das rodovias, não são equipamentos que possam ser trasladados facilmente de um lugar para outro, para dizer o mínimo. De mais a mais, ainda que não houvesse tal obstáculo, o que se faria com as estruturas rodoviárias de apoio já existentes? Não parece lógico, afinal, concentrar a fiscalização justamente nas estradas, onde existe o afunilamento do fluxo veicular, em vez de espalhar balanças por terminais urbanos diversos? (iii) as balanças em uso nas rodovias permitem que os veículos sejam pesados em movimento, não se justificando a alegação de que existe demora significativa na realização do ato. Alguma demora existirá se o veículo aferido estiver acima dos limites, o que pode redundar, aí sim, em nova pesagem, lavragem do auto de infração e, ainda, remanejamento de carga do bagageiro ou transbordo dela, se não se tratar de bagagens de passageiros, mas de bens transportados à parte.

Em relação ao PL nº 6.639/13, que dispensa ônibus, micro-ônibus e veículos leves de pesagem em balanças rodoviárias, registrou que:

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.

Em relação aos PLs nºs 7.308/14 e 57/15, ambos destinados a elevar os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo, previstos na legislação, observou:

A despeito de a Lei nº 13.103, de 2015, a chamada “Lei dos Caminhoneiros”, ter acabado de fazer justamente esse movimento, determinando que as tolerâncias máximas sejam de 5% e de 10% sobre os limites de peso bruto total e sobre o limite de peso bruto transmitido por eixo à superfície, respectivamente – o que torna as propostas aqui analisadas intempestivas, gostaria de lembrar aqui o porquê de o legislador se ocupar com a imposição de limites de peso e de ter bastante cautela ao fixar as ditas “tolerâncias”. Para tanto, recorro a trecho de trabalho publicado no próprio sítio eletrônica da Câmara dos Deputados, de autoria do consultor legislativo Rodrigo Neiva Borges:

“Na engenharia rodoviária, a vida útil projetada para um pavimento é calculada por meio de norma técnica que determina o equivalente em número de solicitações do eixo padrão, sendo que, para uma mesma carga, quanto menor o número de eixos do veículo, maior o valor equivalente em número de solicitações do eixo padrão, devido à maior concentração da carga. Por essa razão, embora existam limites de peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC), além dos limites relacionados à capacidade máxima de tração do veículo, o que efetivamente contribui para a degradação acelerada do pavimento é o excesso de peso por eixo.

(...)

Assim, uma sobrecarga de 2% implica em uma destruição ao pavimento de 8% maior. Caso a sobrecarga passe a 4%, a destruição passa a 17%. Por sua vez uma sobrecarga de 20%, mais que dobra a destruição ao pavimento. Com base ainda na Lei da Quarta Potência, tomando como exemplo um pavimento projetado para uma vida útil de 10 anos, com uma sobrecarga de 5% a vida útil do pavimento será reduzida em mais de 3 anos. Caso a sobrecarga passe para 7,5 %, a vida útil é reduzida quase à metade.



Estudos desenvolvidos no LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul –, demonstram que a inexistência de fiscalização do excesso de peso em uma rodovia aumenta em 33% seus custos de manutenção. (...)”

Finalmente, em relação ao PL nº 7.214/14, cujo fim 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, a comissão julgou que, sob o ponto de vista da conveniência e da segurança das operações de transporte e de fiscalização de trânsito, nada haveria a objetar contra a proposição em caso.

Isto posto, concluiu seu voto pela **aprovação do Projeto de Lei nº 7.214, de 2014, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 6.580, de 2013, nº 6.639, de 2013, nº 7.308, de 2014, e nº 57, de 2015.**

As matérias seguiram para esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, tendo sido apensados, posteriormente à análise da CVT, os PLs nºs 3.773/2020, 565/2021, e 3.754/2023.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O Projeto de Lei nº 6.580, de 2013, principal, e os Projetos de Lei nºs 6.639/2013, 7.214/2014, 7.308/2014, 57/2015, 3.773/2020, 565/2021 e 3.754/2023, apensados, vêm ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise exclusivamente da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (arts. 54, I, e 139, II, “c”, do RICD).

Quanto à **constitucionalidade formal** das proposições, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Conforme dispõe o art. 22, XI, da Constituição da República, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. É legítima



a iniciativa parlamentar (art. 61, *caput*, da CF/88), uma vez que não incide, na espécie, reserva de iniciativa. Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de projeto de lei ordinária, visto tratar-se da alteração de lei ordinária em vigor e não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para disciplina do assunto.

No que diz respeito ao exame da **constitucionalidade material**, não vislumbramos qualquer óbice à sua tramitação. Verifica-se, ademais, o atendimento do requisito da **juridicidade**, uma vez que as proposições examinadas inovam a ordem jurídica, observam o princípio da generalidade normativa e respeitam os princípios gerais do direito.

No que tange à técnica legislativa, são necessários alguns reparos formais para que as proposições se ajustem ao disposto na Lei Complementar nº 95/1998, que trata de normas de redação, elaboração, alteração e consolidação das leis, a saber:

- Nos PLs nºs 6.580/13, 6.639/13, 7.214/14 e 565/21, o parágrafo que se pretende acrescentar ao art. 99 da Lei nº 9.503/97 deve ser numerado como 6º, e não como 4º, uma vez que a Lei nº 14.229/21 já acrescentou os §§ 4º e 5º a esse dispositivo;
- No PL nº 7.308/14 deve ser mencionado o número do artigo que se pretende alterar no comando do art. 1º da proposição e devem ser acrescentados sinais gráficos indicativos da manutenção da redação dos dispositivos posteriores ao § 2º do art. 99 da Lei nº 9.503/97 que se pretende alterar;
- No PL nº 57/15 devem ser acrescentados sinais gráficos indicativos da manutenção da redação dos dispositivos posteriores ao *caput* do art. 1º da Lei nº 7.408/85 que se pretende alterar;
- No PL nº 3.773/20, devem ser inseridas aspas ao final da alteração proposta ao art. 101 da Lei nº 9.503/97 e aspas e a sigla (NR) indicativa de nova redação ao final



da alteração proposta ao art. 231 dessa mesma lei, o que deverá ser feito no momento da redação final da matéria;

Em face do exposto, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, do Projeto de Lei nº 6.580, de 2013, principal, e dos Projetos de Lei nºs 6.639/2013, 7.214/2014, 7.308/2014, 57/2015, 3.773/2020, 565/2021 e 3.754/2023, apensados, com as emendas de redação em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 6.580, DE 2013

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.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

Art. 1º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art.

99.

..... §

6º A aferição de peso, por equipamento de pesagem, dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não poderá ocorrer em vias abertas à circulação, devendo o procedimento ser realizado nas estações terminais e em outros locais admitidos pelo Contran.” (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 6.639, DE 2013**

Altera o art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispensar os ônibus, micro-ônibus e veículos leves da verificação de excesso de peso nas rodovias.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

Art. 1º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 99.
.....
.

§ 6º Ficam os ônibus, micro-ônibus e veículos leves dispensados da pesagem em balanças rodoviárias, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 7.214, DE 2014**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer prioridade para os veículos de transporte coletivo nas operações de fiscalização de trânsito.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

Art. 2º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

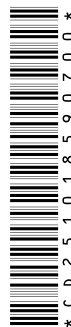
“Art. 99.
.....
.

§ 6º Nas operações de pesagem, será dada, aos veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados, a prioridade de que trata o art. 95-A.” (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 7.308, DE 2014**

Altera o § 2º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

Art. 1º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 99.
.....
.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total, não inferior a 10%, e peso bruto transmitido por eixo, não inferior a 15%, de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

....." (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 57, DE 2015**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, permitindo a tolerância de 10% (dez por cento) no peso bruto total e de 20% (vinte por cento) no peso transmitido por eixos na pesagem de carga em veículos de transporte.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 2º do projeto a seguinte redação:

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida tolerância de até 10% (dez por cento) no limite de peso bruto total e até 20% (vinte por cento) no peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

.....” (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 565, DE 2021**

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.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, constante no art. 2º do projeto, a seguinte redação:

"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.

.....

§ 6º Não será objeto de fiscalização o peso por eixo ou conjunto de eixos." (NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada CORONEL FERNANDA
Relatora

2025-4854

