

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 18, DE 2025

Apensado: PL nº 1.230/2025

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.

Autor: Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

Relator: Deputado GILSON DANIEL

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 18, de 2025, de autoria do Deputado Evair Vieira de Melo, ao qual está apensado o Projeto de Lei nº 1.230, de 2025, de autoria do Deputado Adilson Barroso.

O PL nº 18/2025 altera o art. 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para estabelecer procedimentos relacionados à fiscalização de veículos de transporte de cargas que gozarem de isenção de pedágio sobre um ou mais eixos mantidos suspensos. De acordo com o projeto, os veículos com eixos suspensos serão considerados vazios, assegurada a fiscalização por avaliação visual, conferência do peso bruto total ou verificação da existência de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) vigente. O projeto de lei garante ao condutor o direito de requerer modos alternativos de fiscalização e estabelece que, na ausência de mercadorias ou com peso bruto total até 10% acima da tara, o veículo será considerado vazio. Ademais, ordena que a fiscalização alternativa deve ser iniciada em até 20 minutos, sob pena de admissão da condição de vazio para isenção de pedágio.



O PL nº 1.230/2025, apensado, dispõe sobre a regulamentação da cobrança de pedágio para caminhões e carretas, de forma a evitar cobranças indevidas, de acordo com o autor. O projeto estabelece que a cobrança será proporcional ao número de eixos ativos (em contato com o solo) e ao peso real da carga transportada, vedando a cobrança sobre eixos erguidos. Determina que as concessionárias adotem tecnologias, como pesagem dinâmica, para verificar eixos ativos, e proíbe cobranças adicionais quando a carga estiver abaixo da capacidade dos eixos ativos ou quando os eixos estiverem erguidos. Fixa que o descumprimento sujeitará as concessionárias a multas, reversão de valores cobrados indevidamente e, em casos recorrentes, suspensão da concessão.

Na justificação do PL nº 18/2025, o autor argumenta que a Lei nº 13.103/2015 assegura a isenção de pedágio para eixos suspensos de veículos vazios, mas a automação nas praças de pedágio, baseada na leitura do MDFe, gera cobranças indevidas devido a atrasos na baixa do documento. O autor destaca relatos de caminhoneiros autônomos sobre dificuldades técnicas nas secretarias de fazenda, que prejudicam o exercício do direito à isenção. A proposta oferece modos alternativos de fiscalização, como inspeção visual ou pesagem, para proteger condutores de boa-fé.

Na justificação do PL nº 1.230/2025, o autor aponta que concessionárias cobram pedágio considerando todos os eixos do veículo, mesmo os erguidos, resultando em custos extras para motoristas que transportam cargas leves. A proposta visa garantir uma cobrança justa, baseada na configuração real de eixos ativos e no peso da carga, promovendo transparência, redução de custos operacionais e benefícios ambientais pelo menor desgaste de pneus.

A matéria foi distribuída também às Comissões Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania. O regime de tramitação é ordinário e a apreciação pelas comissões é conclusiva.

Não houve emendas.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 18, de 2025, confere ao transportador o direito de requerer ao concessionário modo alternativo de fiscalização em praça de pedágio (inspeção visual ou pesagem), com o fim de apurar a inexistência de carga na hipótese de o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) se apresentar vigente, impedindo, dessa maneira, isenção sobre eixos suspensos.

Por sua vez, o Projeto de Lei nº 1.230, de 2025, estabelece nova sistemática para a cobrança de tarifa de pedágio de veículos de carga com eixo suspenso. De acordo com a proposta, a isenção sobre eixos suspensos deveria ser mantida mesmo no caso de o veículo circular carregado, desde que a carga transportada não ultrapassasse a capacidade dos demais eixos mantidos em contato com o pavimento.

De pronto, nota-se que os projetos diferem significativamente no que diz respeito ao alcance normativo. Ao passo que o PL nº 18/25 oferece solução para um problema específico – a cobrança de pedágio considerando os eixos suspensos do veículo de carga que circule vazio, em virtude de o sistema apurar a existência de MDFe ativo –, o PL nº 1.230/25 propõe metodologia de cobrança de pedágio inteiramente nova na hipótese de o veículo de carga transitar com eixos suspensos, segundo a qual a isenção permaneceria inclusive no caso de haver carga, desde que o peso desta não ultrapassasse a soma das capacidades dos eixos remanescentes.

Essa proposta, comparativamente àquela, apresenta desafios muito maiores. Em que pese privilegiar a redução de custos operacionais e de, em tese, alinhar a cobrança com a real utilização e o desgaste causado à via, o fato é que ela exigiria providências importantes, tornando a atividade de cobrar pedágio de veículos de carga bem mais complexa, subjetiva e dispendiosa. Para apurar o peso real nos eixos, sem criar enormes transtornos e espera nas praças, seria preciso colocar modernas balanças dinâmicas em todas essas instalações, além de promover treinamento técnico das equipes do concessionário. Isso, por si só, já representaria incremento no custo das



concessões, mas há mais: ao se isentar de pedágio eixos suspensos mesmo de veículos que transportem carga, é inevitável que a receita das concessionárias diminua, afetando, sem a menor dúvida, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Em vias sob concessão com grande circulação de caminhões, o impacto seria ainda mais significativo.

Em razão de a modelagem dos contratos de concessão estar em contínua evolução, por força de aprendizagem, progressos tecnológicos e novos conceitos institucionais e administrativos, parece mais sensato deixar que esse tipo de intervenção ocorra mais à frente, no momento certo e em novos contratos de concessão, se estudos indicarem que se trata de alternativa vantajosa para a sociedade. Reforçando o ponto: modificar a sistemática de cobrança de pedágio nas concessões já em andamento é medida cuja adoção exige bastante cautela e reflexão. Não parece haver motivo suficiente para antecipar medidas que, no futuro, e por enquanto preliminarmente, mostrem ser atrativas para o País.

Dito tudo isso, volta-se ao PL nº 18/25. A proposta, como já se disse aqui, é simples e concisa: concede ao transportador o direito de requerer ao agente de cobrança verificação visual ou de peso do veículo, no caso de o sistema da concessionária indicar a existência de MDFe vigente, impedindo a isenção de pedágio sobre os eixos suspensos.

Obviamente, essa previsão demandará da agência reguladora ajustes normativos para que o novo procedimento ocorra sem causar prejuízo à fluidez do tráfego e sem onerar de maneira expressiva as concessionárias. Ela, contudo, restitui ao transportador – especialmente o autônomo – a segurança de que precisa para administrar seus custos e seu tempo nas estradas.

Vale observar que, idealmente, deveria haver a baixa do MDFe no sistema fazendário de informações tão logo fosse entregue a carga. Com isso, não aconteceriam os problemas a que fez menção o autor do projeto. Em vista de nem sempre ser assim, por circunstâncias diversas, a salvaguarda oferecida ao transportador é necessária. Como também o é a definição de um prazo para que se efetive o encerramento do MDFe: hoje, o Ajuste SINIEF 21/2010 (com alterações posteriores) determina que o encerramento do



documento ocorre ao término do último descarregamento, mas não diz com clareza qual o prazo da administração fazendária para, de ofício, dar fim à vigência do MDFe na hipótese de o contribuinte não ter tomado as devidas providências.

Nesse sentido, propõe-se emenda ao PL nº 18/25, com a qual fique estabelecido prazo de vinte e quatro horas, após a entrega da carga, para o encerramento do MDFe, não importa a circunstância.

Em virtude de todo o exposto, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 18, de 2025, acatada a emenda anexa, e pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.230, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GILSON DANIEL
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 18, DE 2025

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.

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 17 da Lei nº 13.103, de 2015, alterado pelo art. 2º do projeto, o seguinte § 3º-D:

"Art. 17.....

.....

§ 3º-D. O encerramento do MDF-e deve ocorrer, preferencialmente, ao término do último descarregamento e, obrigatoriamente, no prazo máximo de vinte e quatro horas, contado do término desse descarregamento.

....."

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GILSON DANIEL
Relator

