



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.367, DE 2025

(Do Sr. Emidinho Madeira)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para atualizar as disposições relacionadas à isenção de pesagem veicular.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. EMIDINHO MADEIRA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para atualizar as disposições relacionadas à isenção de pesagem veicular.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para atualizar as disposições relacionadas à pesagem veicular.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“O inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“§ 1º Ficam isentos da obrigatoriedade de ingresso em postos de pesagem os veículos pesados que comprovadamente circulem sem carga, observados os critérios de verificação estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).”

”§ 2º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) regulamentar os meios de comprovação da condição de veículo vazio, inclusive por sistemas automáticos de pesagem em movimento (*weigh-in-motion*) ou outros mecanismos tecnológicos.”

“§ 3º Para os fins do disposto no *caput*, poderá ser considerado, entre outros critérios técnicos, o tráfego com eixos levantados, prática comum em veículos de carga vazios, adotada por razões de economia e conservação.

Art. 3º Fica revogado o parágrafo único do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



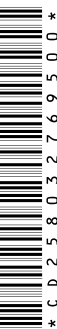
JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2023, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para promover maior racionalidade e eficiência na fiscalização de peso de veículos de transporte de carga, ao isentar da obrigatoriedade de pesagem de veículos que comprovadamente circulam sem carga e atualizar as disposições relacionadas à pesagem veicular obrigatória, de forma a utilizar, no País, o sistema de pesagem em movimento na velocidade da via, conhecido como *High Speed Weigh in Motion (HS – WIM)*.

Trata-se de tecnologia já adotada em outros países do mundo, que consiste na utilização de sensores instalados no pavimento para medir o peso e outras características dos veículos, eliminando a necessidade de sua desaceleração e parada para realização das ações de fiscalização.

A legislação em vigor, especialmente a Resolução CONTRAN nº 902, de 9 de março de 2022, estabelece que todos os veículos pesados – caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques, semirreboques e suas combinações – devem, obrigatoriamente, adentrar nas áreas destinadas à pesagem veicular. Atualmente, a norma abre exceções apenas a veículos leves tracionando reboques, transporte de valores, viaturas de emergência, veículos bélicos ou em situações de socorro, mas não contempla os veículos pesados em condição de tráfego vazio. Ademais, o experimento revelou tratar-se de solução mais econômica do que a implantação de postos de pesagem fixos, que demandam investimentos de até R\$ 25 milhões, valor bastante superior ao custo estimado de instalação dos pórticos de *HS-WIM*, da ordem de R\$ 10 milhões por unidade, que tende a diminuir à medida que a tecnologia se consolidar no País. Além disso, restou comprovado que os custos operacionais referentes ao sistema de pesagem em movimento são significativamente menores do que os dos sistemas tradicionais, em função do alto nível de automatização associado.

No âmbito desse ambiente regulatório experimental, foram identificados diversos aprimoramentos regulatórios e normativos necessários à implantação plena dessa modalidade de fiscalização nas diversas rodovias do País, muitos deles já endereçados pelas autoridades competentes, como o Inmetro, que reviu seus normativos e procedeu com a homologação desses sistemas, e o Contran, que revisou regulamentos associados à fiscalização remota e à autuação de veículos com excesso de peso.



Remanescem, no entanto, dois ajustes relevantes a serem feitos na legislação, de forma a compatibilizar o Código de Trânsito Brasileiro a essa nova realidade de pesagem no País.

A legislação em vigor, especialmente a Resolução CONTRAN nº 902, de 9 de março de 2022, estabelece que todos os veículos pesados – caminhões, caminhões-tratores, ônibus, micro-ônibus, reboques, semirreboques e suas combinações – devem, obrigatoriamente, adentrar nas áreas destinadas à pesagem veicular. Atualmente, a norma abre exceções apenas a veículos leves tracionando reboques, transporte de valores, viaturas de emergência, veículos bélicos ou em situações de socorro, mas não contempla os veículos pesados em condição de tráfego vazio.

Tal obrigatoriedade, ao não distinguir entre veículos carregados e não carregados, tem produzido efeitos contraproducentes. Caminhões e carretas que circulam sem carga são compelidos a reduzir velocidade, acessar postos de pesagem e aguardar em longas filas, ocasionando engarrafamentos que aumentam o tempo de deslocamento e elevam o risco de acidentes, muitos deles fatais, especialmente envolvendo veículos leves “engolidos” pelo intenso fluxo de pesados. Além dos riscos à segurança viária, essa imposição resulta em atrasos nas entregas, desperdício de tempo e combustível, elevação dos custos logísticos e sobrecarga desnecessária da infraestrutura rodoviária e dos próprios postos de fiscalização.

Além disso, é importante destacar que os veículos de carga em condição de tráfego vazio, por razões de economia e conservação, costumam trafegar com eixos levantados. Essa prática, autorizada pela legislação, constitui indício objetivo da ausência de carga e pode ser considerada pelo CONTRAN como um dos critérios técnicos de comprovação para fins de dispensa de pesagem.

A alteração traz ganhos expressivos de eficiência logística, redução de custos operacionais e maior segurança viária, além de contribuir para a diminuição do consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, da emissão de gases de efeito estufa. Também alivia a sobrecarga nos postos de pesagem, permitindo que os esforços de fiscalização sejam concentrados em situações efetivamente de risco, como o excesso de carga e o transporte irregular de mercadorias.

A proposição encontra respaldo nos princípios constitucionais da eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal) e da liberdade econômica (art.



170), ao reduzir entraves desnecessários à atividade de transporte de cargas, que constitui um dos pilares da economia nacional.

Portanto, com as alterações legislativas aqui propostas, tenho convicção de que esta Casa Legislativa estará contribuindo para melhorar as condições de segurança e conforto dos usuários de rodovias no Brasil, por meio da eliminação de filas, da diminuição das emissões de gases poluentes e do desgaste dos veículos, do aumento da fluidez do tráfego, da diminuição de acidentes e da melhoria significativa das condições de conservação de pavimento no País. Somente para o ano de 2025, foram reservados mais de R\$ 12 bilhões do orçamento público da União para serviços de manutenção de rodovias, que, no futuro, com a consolidação desse sistema mais eficiente de pesagem, poderão ser destinados à realização de outros investimentos necessários para a otimização da logística nacional.

Por fim, registra-se que o presente Projeto de Lei é idealizado por este parlamentar que o subscreve, em parceria com o Deputado Estadual de Minas Gerais Antônio Carlos Arantes, que tem recebido constantes manifestações de transportadores e profissionais do setor rodoviário acerca da necessidade de modernização da legislação para torná-la mais justa, eficiente e adequada à realidade do transporte de cargas no Brasil.

Por fim, registra-se que o presente Projeto de Lei é idealizado por este parlamentar que o subscreve, em parceria com o Deputado Estadual de Minas Gerais Antônio Carlos Arantes, que tem recebido constantes manifestações de transportadores e profissionais do setor rodoviário acerca da necessidade de modernização da legislação para torná-la mais justa, eficiente e adequada à realidade do transporte de cargas no Brasil. Em vista de todo o exposto, conclamo os nobres Colegas a apoiarem a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado EMIDINHO MADEIRA





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE
SETEMBRO DE 1997**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

FIM DO DOCUMENTO