



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 3.833-A, DE 2008**

**(Do Sr. Valdir Colatto)**

Altera a Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985, para dispor sobre a tolerância máxima sobre limites de peso dos veículos de carga; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação com substitutivo (relator: DEP. LAEL VARELLA)

### **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

## **SUMÁRIO**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

### **O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 7.408/85, para dispor sobre a tolerância máxima sobre os limites de peso dos veículos de carga.

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, na pesagem de veículos de transporte de carga, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas."

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Testes comparativos realizados entre os resultados apresentados por balanças móveis e fixas demonstraram que existe uma diferença substancial de até 5% entre as pesagens nos dois tipos de balança. Na balança móvel a carga torna-se sempre mais pesada.

Isso tem desencadeado muitos desentendimentos e notificações contra os transportadores de cargas, que pesam suas cargas em balanças fixas e, ao serem aferidos em balanças móveis nas estradas são multados.

Essas aferições têm que ser muito precisas para resolver, com justiça, a situação incômoda da chegada constante de multas contra quem acredita estar agindo dentro dos padrões permitidos. E o alto valor dessas multas vêm tornando insustentável a continuidade do exercício da profissão por aqueles submetidos a referenciais desiguais de avaliação dos pesos das cargas por eles transportadas.

Em face das dificuldades inerentes à distribuição homogênea de cargas sobre as plataformas de transporte é preciso, para corrigir essa situação desconcertante, ou desconsiderar a pesagem obtida nos eixos, ou alterar os limites de tolerância para as pesagens nas balanças móveis.

Para a primeira alternativa ter-se-ia que manter a tomada de pesos, para efeito da emissão de notificação, apenas no veículo como um todo - no caso, a aferição do seu Peso Bruto Total. Assim, seriam desconsiderados os excessos porventura existentes nos eixos, seja simples, seja o conjunto dos mesmos, devido à impossibilidade de se pesar, na origem, os eixos de maneira individual.

Sendo de difícil cogitação desativar as balanças móveis, a proposta mais viável é, ao que parece, permitir uma maior margem de erro quando da aferição dos pesos por essas balanças.

A saída para resolver essa situação é aumentar o percentual de tolerância prescrito no art. 1º da Lei nº 7.408/85. Esse aumento, tendo em vista os testes comparativos entre os dois tipos de balança deve subir dos atuais 5% para 10%, para o caso do peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Por essa razão apresento o presente projeto de lei, o qual deverá evitar que essas distorções entre balanças móveis e fixas, até agora ignoradas pelo Poder Público, deixem de penalizar uma categoria de trabalhadores que contribui incansavelmente para o desenvolvimento do setor produtivo do País. Conto, então, com a sua aprovação pelos nobres pares.

Sala das Sessões, em 12 de agosto de 2008

Deputado. VALDIR COLATTO

|                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**LEI Nº 7.408, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1985**

Permite a tolerância de 5% ( cinco por cento )  
na pesagem de carga em veículos de  
transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 25 de novembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY  
Affonso Camargo

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.833, de 2008, apresentado pelo Deputado Valdir Colatto. A iniciativa cuida de modificar o art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, com o propósito de aumentar de 5% para 10% a tolerância máxima sobre limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas.

Segundo o autor, dificuldades inerentes à distribuição homogênea da carga e à pesagem dos caminhões, por eixo, no ponto de origem do transporte, justificariam maior condescendência com eventual extrapolação do limite de peso por eixo, fixado em lei.

Não foram recebidas emendas ao projeto.

É o relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

Duas considerações devo fazer acerca da matéria.

Desde logo, é-me obrigatório dizer que o Projeto de Lei nº 3.833, de 2008, tal como se encontra, perdeu seu objeto, de vez que a Lei nº 7.408, de 1985, que intenta alterar, encontra-se tacitamente revogada. Assim é porque o Conselho Nacional de Trânsito editou a Resolução nº 258, de 2007, reclamada pelo legislador no art. 323 do Código de Trânsito Brasileiro. Tal artigo é explícito ao condicionar a validade da tolerância sobre limites de peso, estatuída na citada Lei nº 7.408, de 1985, à ausência de regulamentação do CONTRAN acerca da matéria. Uma vez disciplinado o assunto, por intermédio da Resolução nº 258/07, caem por terra os termos da Lei nº 7.408, de 1985, carecendo então de sentido recorrer-se ao processo legislativo para alterar norma que, de fato, já não vige.

Noto, todavia, que a restrição acima exposta não é motivo suficiente para invalidar o projeto, e aí já inicio minha segunda consideração. Em que pese o fato de o próprio legislador federal ter incumbido o CONTRAN de especificar percentuais de tolerância sobre limite de peso bruto total e de peso por eixo de veículos, considero que as implicações políticas e econômicas do assunto, para além de aspectos puramente técnicos, apenas, justificam sua inclusão no rol de matérias de que o Código de Trânsito Brasileiro trata diretamente.

Eis, então, que me coloco na posição de ter que avaliar, em concreto, se os percentuais estipulados pelo CONTRAN são pertinentes ou não. Esse é o fundo do segundo tipo de consideração a que me propus fazer. Segundo a Resolução CONTRAN nº 258/07, admite-se um percentual de tolerância de 5% sobre os limites de peso bruto total e de peso por eixo dos veículos, como se vê a seguir:

*“Art. 5º. Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária será admitida à tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento, (grifo meu) conforme legislação metrológica.*

*Parágrafo único. No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não deve ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.”*

Hão de notar que o percentual de tolerância visa a evitar que, por conta da possibilidade de ocorrência de erro metrológico (grifo), sejam feitas autuações injustas. Portanto, não é com base na hipótese de erro no carregamento

do caminhão que a tolerância é admitida, mas considerando certa probabilidade de que existam problemas de mensuração dos pesos e de calibração das balanças, dentro de uma determinada margem de erro, evidentemente. Dessa perspectiva, realmente, é injustificável tolerar-se até 10% de diferença do peso efetivamente apurado para o limite de peso legalmente permitido, como propõe a iniciativa.

Ocorre que a fixação de um percentual de tolerância não é ato que deva desprezar as circunstâncias que envolvem o carregamento e o transporte dos diversos tipos de carga no país, atendo-se, única e simplesmente, às possibilidades de erro do equipamento que realiza a medição. De fato, como salienta o autor, é muito raro que o embarcador ou o transportador possua balança capaz de medir os pesos por eixo, antes de se iniciar a viagem, situação que é agravada na hipótese de recolhimento de carga de diversos embarcadores. Considerando que a distribuição de carga nas carrocerias não é procedimento trivial, mas problema que exige conhecimento técnico acerca da configuração do caminhão, das características da carga (e, eventualmente, de suas embalagens) e das modalidades de ajuntamento, organização e fixação de cada tipo de mercadoria, é bem possível que, rotineiramente, ocorram desvios superiores aos 5% propostos em resolução do CONTRAN. Não se trata, contudo, de má-fé; é tão-somente um desafio da técnica, aliado à uma restrição de natureza econômica: a aquisição, pelos particulares, de balanças para medição de peso por eixo. De outra parte, é necessário reconhecer que, não raro, o transportador é incapaz de mitigar o problema do deslocamento da carga, sempre acentuado pelas más condições das rodovias brasileiras. Daí se explica, vez por outra, a constatação de peso por eixo superior àquele que seria admitido, tomando em conta um percentual de 5% de tolerância.

Em vista dessas considerações, não me parece fora de propósito alargar a margem de tolerância de peso por eixo, conforme sugerido pelo autor do projeto. Todavia, realço novamente o fato de que, para tanto, é preciso promover-se alteração no Código de Trânsito Brasileiro, providência que, reitero, guarda sintonia com a importância da matéria para o desenvolvimento tranquilo das operações de transporte rodoviário de carga Brasil afora.

**Essas razões, enfim, que me levam a votar pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.833, de 2008, na forma do substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2008.

Deputado LAEL VARELLA  
Relator

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.833, DE 2008**

Modifica o Código de Trânsito Brasileiro, para definir margens de tolerância em relação a peso máximo admitido para veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei modifica dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para definir margens de tolerância em relação a peso máximo admitido para veículos automotores, assim como revoga a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

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

I – o § 2º do art. 99 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 99.....

.....

*§ 2º Os percentuais de tolerância sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, fixados no art. 323 deste Código, somente poderão ser considerados quando esses pesos forem aferidos por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.*

.....”

II – o inciso V e o parágrafo único do art. 231 passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 231.....

.....

*V - com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância fixados no art. 323 deste Código, quando o peso for aferido por equipamento:*

.....

*Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computados os percentuais de tolerância fixados no art. 323 deste Código, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.”*

III – o art. 323 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 323. Admitem-se as seguintes margens de tolerância sobre limites de peso de veículos, estabelecidos pelo CONTRAN:

*I – cinco por cento, sobre os limites de peso bruto total;*

*II – dez por cento, sobre os limites de peso bruto por eixo.*

*Parágrafo único. Compete ao CONTRAN fixar a metodologia de aferição de peso de veículos.”*

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 4º** Fica revogada a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2008.

Deputado LAEL VARELLA

Relator

### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GERALDO SIMÕES**

O Projeto de Lei em questão tem por objetivo a majoração dos limites de tolerância em relação ao peso dos veículos de carga. De acordo com o parecer do Relator:

... a fixação de um percentual de tolerância não é ato que deva desprezar as circunstâncias que envolvem o carregamento e o transporte dos diversos tipos de carga no país, atendo-se, única e simplesmente, às possibilidades de erro do equipamento que realiza a medição. De fato, como salienta o autor, é muito raro que o embarcador ou o transportador possua balança capaz de medir os pesos por eixo, antes de se iniciar a viagem, situação que é agravada na hipótese de recolhimento de carga de diversos embarcadores. Considerando que a distribuição de carga nas carrocerias não é procedimento trivial, mas problema que exige conhecimento técnico acerca da configuração do caminhão, das características da carga (e, eventualmente, de suas embalagens) e das modalidades de ajuntamento, organização e fixação de cada tipo de mercadoria, é bem possível que, rotineiramente, ocorram desvios superiores aos 5% propostos em resolução do CONTRAN. Não se trata, contudo, de má-fé; é tão-somente um desafio da técnica, aliado a uma restrição de natureza econômica: a aquisição, pelos particulares, de balanças para medição de peso por eixo. De outra parte, é necessário reconhecer que, não raro, o transportador é incapaz de mitigar o problema do deslocamento da carga, sempre acentuado pelas más condições das rodovias brasileiras. Daí se explica, vez por outra, a constatação de peso por eixo superior àquele que seria admitido, tomando em conta um percentual de 5% de tolerância.

Pelas palavras do próprio Relator, notamos que o problema não está no estabelecimento do erro máximo do equipamento, mas sim da incapacidade técnica do transportador. O próprio prestador de serviço não tem a aptidão ou o equipamento necessário para prestar o serviço de transporte de acordo com as regras determinadas pelo Estado.

Assim, tendo em vista a incapacidade de alguns transportadores de se adaptar ao que diz a regra, com o maquinário e a técnica adequada, a iniciativa parlamentar procura a socialização da ineficiência.

Uma vez positivada a tolerância para com valores acima do permitido, que, frise-se, não inclui o erro do equipamento de pesagem, a infraestrutura viária sofrerá desgaste além do que foi previsto em seu projeto, diminuindo sua vida útil e elevando seu custo de manutenção.

O aumento de peso bruto total implica em risco para ponte e viadutos, mas não implica em elevado dano ao pavimento desde que distribuído adequadamente ao longo do veículo de carga, conforme o número de eixos.

Por outro lado, a distribuição irregular da carga no veículo, gerando excesso de peso por eixo, implica em um dano substancial à via. O dano ao pavimento varia em proporção direta e exponencial com o excesso de peso por eixo, adotando-se usualmente o expoente 4,32. Com base nesse expoente é que obtém o peso por eixo previsto no projeto da Rodovia para estimar a durabilidade do pavimento.

Assim, um veículo que trafega com excesso de 5% de peso no eixo aumenta em 23,5% o dano ao pavimento, reduzindo a durabilidade original em 19%. Já um excesso de 10% aumenta o dano ao pavimento em 50,9% e reduz a durabilidade em 33,7%. Consequentemente, um pavimento projetado para durar 10 anos terá sua vida reduzida para 8,1 e 6,6 anos respectivamente, o que representa um aumento considerável de custos de manutenção das rodovias.

No caso das rodovias concedidas, este custo será repassado à tarifa de pedágio. Já naquelas que são administradas pelo Estado, todos os contribuintes pagarão. Em ambos os casos o transportador transferirá os custos de sua ineficiência para

terceiros alheios ao seu negócio, enquanto aumentará a sua rentabilidade ao transportar maior quantidade de carga.

Como podemos notar, a iniciativa vai de encontro à profissionalização e à modernização do transporte rodoviário de cargas, objetivos que devem ser perseguidos pelo Poder Público, razão pela qual **manifesto meu voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 3.833/2008.**

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2009.

**GERALDO SIMÕES**

**Deputado Federal PT/BA**

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|