

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999 (Apensados os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)

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.

**Autor:** Deputado ENIO BACCI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### I - RELATÓRIO

1. O Projeto de Lei em comento visa a alterar o **art. 1º** da **Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985**, permitindo a tolerância de até dez por cento no limite do peso bruto total e até vinte por cento no peso bruto transmitido por eixo à superfície das vias públicas (**art. 1º**), somente podendo haver **autuação**, por ocasião da passagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando ultrapassados esses limites (**art. 2º**).

Estabelece o **art. 2º** do PL **cláusula de vigência** e, o **art. 3º**, **cláusula revocatória geral**.

2. Diz o autor do projeto, em **justificação**, que se pretende flexibilizar os limites de pesagem dos veículos de carga, pois não existe padronização na pesagem bruta, no território nacional, nem na distribuída por eixos.

Atualmente a tolerância é de **cinco por cento**, servindo para incentivar a “indústria da multa”, em detrimento dos caminhoneiros transportadores de carga.

**3.** Apensados ao presente encontram-se os **PLs nºs 665 e 1.015**, ambos de **1999**.

**4.** O **PL nº 665**, de autoria do Deputado GUSTAVO FRUET – sob a ementa “altera a Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, determinando os limites de tolerância na pesagem de veículos” – pretende dar nova redação ao **§ 2º**, do **art. 99**, desse Código, fixando em **cinco por cento** o limite de peso bruto total e em **dez por cento** o transmitido por eixo de veículo à superfície das vias, acrescentando o **§ 2º-A**, definindo o momento da autuação e dando também a seguinte nova redação ao **inciso V**, do **art. 231** e ao **caput** do **art. 323**, **revogando** seu **parágrafo único**, todos do mencionado Código, e **revogando**, ainda, o **art. 5º**, a **Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985**.

São as seguintes as alterações:

“**Art. 231**.....

**V** – com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância previstos no art. 99;

.....”

“**Art. 323.** O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.”

A proposição tem a **justificá-la**, entre outras razões:

“Os limites de peso (peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo à superfície da via pública) são rigorosamente fiscalizados através de balanças fixas e móveis.

Uma bateria de testes comparativos entre os resultados apresentados por balanças móveis e fixas, realizada pelo SINTRAVIR – Sindicatos dos Transportadores de Carga de Videira e Região, demonstrou que existe uma diferença substancial, de até 5%, entre os pesos obtidos 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, cargas essas que, quando aferidas em balanças móveis nas estradas, acabam parecendo mais pesadas.

Tais 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 (proporcional ao excesso de peso transportado), todas arbitradas em UFIR, vêm tornando insustentável a continuidade do exercício da profissão por aqueles submetidos a referenciais desiguais de avaliação dos pesos das cargas por eles transportadas. Além da multa, o veículo ainda fica retido para transbordo de carga.

Em face das dificuldades inerentes à distribuição homogênea de cargas sobre as plataformas de transporte é preciso, para corrigir essa situação incômoda, desconsiderar a pesagem obtida nos eixos ou alterar os limites de tolerância para 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 de 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, proposta mais viável é, ao que parece, permitir 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 hoje na **Lei nº 7.408/85**. Tal aumento, tendo em vista o teste comparativo entre os dois tipos de balança, deve ser de 5% (tolerância hoje admitida) para 10% para o caso do peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

.....

Por fim, a presente iniciativa já foi objeto de proposta do Deputado Valdir Colatto, na legislatura passada, com projeto de alteração da **Lei 7.408/85**, em razão da não vigência do atual **Código de Trânsito Brasileiro**.”

**5. Quanto ao outro PL apensado, nº 1.015, de 1999, de autoria do Deputado MILTON MOTI, “estabelece limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixos de veículos de transporte de cargas”, permitindo o art. 1º a tolerância máxima de cinco por cento sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos de transporte de cargas à superfície das rodovias públicas federais, estaduais ou municipais ou sob concessão. Ressalva, todavia, o parágrafo único, que, verificando-se em um ou mais eixos, excesso de peso e, nos demais, peso inferior, será feita a compensação entre eles, de modo que a soma de todos os eixos não ultrapassem os limites de peso bruto estabelecido na lei.**

O **art. 2º** adverte, porém, que somente poderá haver **autuação**, por ocasião de pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados, sendo obrigatório constar os pesos de cada eixo.

O **art. 3º** determina ao **Poder Executivo regulamentar** os limites de peso máximo permitido por eixo ou peso bruto de acordo com características de cada veículo.

O **art. 4º** exhibe **cláusula de vigência** e o **art. 5º**, **cláusula revocatória geral** e, em especial, a revogação da **Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985**.

A **justificação** do PL revela que o exame de resultados apresentados nas pesagens das cargas de caminhões, em balanças móveis e em fixas, tem demonstrado que existe uma diferença substancial, de até 5%, entre os dois tipos de balanças. Na **balança móvel**, em que a pesagem é feita por eixo, a carga torna-se sempre mais pesada do que na **balança fixa**, que mede o peso bruto total. Tal situação tem gerado muitas **notificações** contra os transportadores de carga, acusados de trafegarem com excesso de peso. Na verdade, esses transportadores pesam suas cargas, na origem, em balanças fixas, e, nas estradas, em **balanças móveis**, nas quais a carga aparecer mais pesada. Por outro lado, a arrumação e a característica de cada carga, propiciando um peso bruto total adequado, podendo, no entanto justamente por características particulares, vez ou outra ocasionar diferenças em cada eixo aferido. O PL, visa, então, reconsiderar essas questões, permitindo que apenas o excesso de determinado eixo não venha a ser penalizado, se a soma do peso de todos os eixos não ultrapassam os limites de peso bruto total, mantendo percentual de tolerância de 5%, além de considerar a soma de todos os eixos.

**6.** Na COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, o **PL** foi **aprovado**, por unanimidade, bem como os **PLS apensados**, na forma, contudo, do **Substitutivo** do Relator, Deputado JOÃO TOTA, do qual se colhe:

“A pouca flexibilidade da norma legal resulta em grandes prejuízos para os transportadores, particularmente, como bem ressalta o Autor da proposição, para os que levam cargas caracterizadas por um grau maior de mobilidade, como os grãos agrícolas e as cargas vivas, por exemplo. Isto ocorre porque, em geral, as cargas são pesadas na origem em balanças fixas e nas

estradas em balanças móveis, que acusam excesso, principalmente no quesito peso por eixo do veículo, em virtude de eventual má distribuição da carga na carroceria. Em decorrência, tais transportadores são punidos com pesadas **multas** que, em muitos casos, inviabilizam sua atividade.

O projeto de lei que ora analisamos, sensível a esse problema, vem propor um aumento na tolerância admitida em relação ao limite de peso. Não obstante concordarmos com a necessidade de estabelecer-se um sistema mais justo de pesagem, que não penalize os transportadores, entendemos que a proposta em análise poderia resultar danosa para a malha rodoviária nacional, tendo em vista o incremento de percentual previsto.

Para efeito da engenharia, importa menos o peso total do veículo e mais a carga que cada roda (ou eixo) transmite sobre a pista, pois é o valor da carga por eixo do veículo que serve de base para o cálculo de todas as obras de infra-estrutura rodoviária, como sub-base, base e pavimentos, muros de contenção de aterros, pontes e viadutos, entre outros. Isto posto, cumpre observar que os efeitos das cargas transmitidas para o pavimento são exponenciais: a pequenos aumentos de carga correspondem acréscimos proporcionalmente muito grandes nos efeitos sobre as obras de engenharia, com efeitos que vão desde a redução no tempo de vida útil até o comprometimento da segurança.

Uma tolerância de 20% equivaleria, na prática, a um aumento do limite de peso permitido, numa ordem de grandeza que poderia levar a um desgaste prematuro das rodovias, sem mencionar a eventual necessidade de reforços em algumas estruturas. Vale notar que testes comparativos demonstram que a diferença entre os pesos aferidos por balanças fixas e móveis chega a atingir 9%, que é um valor alto, mas situa-se numa faixa bem abaixo do percentual proposto. **Ademais, o PL 213/99 incorre no equívoco de repetir, palavra por palavra, o art. 2º da Lei 7.408/85, o que não se justifica numa proposta cujo único objetivo é alterar o art. 1º da referida Lei.**

Por seu turno, o **PL 665/99** mantém o percentual de tolerância acerca do peso bruto total e aumenta para **10%** a tolerância quanto ao peso transmitido por eixo do veículo à superfície da via. Embora seja um acréscimo bem menos significativo do que aquele proposto pela **proposição principal**, ainda assim pode causar problemas, pois como já mencionamos acima, o valor da carga por eixo é um dado básico para a engenharia rodoviária.

Consultado a respeito, o **Departamento Nacional de Estradas de Rodagem**, através de sua **Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico**, considera que, em função dos efeitos destrutivos das cargas, qualquer alteração nos valores hoje vigentes somente poderia ser feita após estudos técnicos específicos. Tal posição, contudo, configura um impasse, pois a manutenção do

status quo atual deixaria sem resposta as reivindicações dos milhares de brasileiros que têm no transporte de carga sua fonte de renda e estão com a sobrevivência inviabilizada em virtude de punições muitas vezes injustas.

O **PL 1.015/99** parece ter encontrado uma fórmula salomônica para a solução do problema. Sem alterar o limite estabelecido pela **Lei nº 7.408/85**, a proposição inova ao permitir a **compensação** dos valores auferidos quando da pesagem por eixos. Dessa forma, a **autuação** somente ocorreria se a soma dos pesos por eixo superasse a tolerância admitida para o peso bruto total.

Apesar de ideal quanto ao conteúdo, o **PL 1.015/99** possui algumas incorreções de ordem formal. Sob esse ponto de vista, parece-nos que o nobre Deputado Gustavo Fruet, autor do **PL 665/99**, foi extremamente feliz. Ao tratar da questão no âmbito do **Código de Trânsito Brasileiro**, sua proposta evita qualquer dubiedade que eventualmente pode surgir quando uma mesma matéria é objeto de mais de um diploma legal.

Após uma análise minuciosa das **três proposições**, decidimos, então, pela apresentação de um **Substitutivo** em que procuramos conjugar o conteúdo mais adequado com a melhor técnica legislativa. Consideramos que, adotando a solução proposta pelo **PL 1.015/99**, estamos atendendo igualmente aos objetivos perseguidos pelos outros dois projetos de lei. Por outro lado, a inserção da matéria no corpo do **CTB** vai proporcionar maior clareza na sua aplicação.”

**7. O Substitutivo** aprovado pela COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES opta pela alteração do **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**, instituído pela **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, dando nova redação ao **§ 2º** e inserindo mais os **§§ 2º-A e B** ao **art. 99**, além de alterar o inciso **V**, do **art. 231**, e o **caput** do **art. 323**, revogando expressamente a **Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985**.

Tais são as normas afetadas com nova redação:

“**Art. 99**.....

.....

**§ 2º** *Será tolerado um percentual máximo de cinco por cento sobre os limites de peso bruto total e de peso transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, quando aferido por equipamento.*

**§ 2º-A** *O eventual excesso de peso em um ou mais eixos poderá ser compensado pela pesagem dos demais, desde que a soma dos valores auferidos não ultrapasse o limite de peso bruto total fixado no § 2º.*

**§ 2º-B** Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando forem ultrapassados os limites fixados no § 2º, ressalvado o disposto no § 2ºA, devendo constar da notificação o peso auferido em cada eixo.”

.....  
**“Art. 231.....**  
 .....

**V** – com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância previstos no § 2º do art. 99.

.....  
**“Art. 323.** O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia, de aferição de peso de veículos, sendo suspensa, durante este período, a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.”

**8.** Ao **Substitutivo** aprovado pela COMISSÃO DE VIANÇÃO E TRANSPORTES foi oferecida a **emenda substitutiva nº 2**, que deu nova redação ao **art. 99** da **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, acrescentando-lhe o seguinte **§ 3º**:

*“§ 3º O eventual excesso de peso em um ou mais eixos poderá ser compensado pela pesagem dos demais, desde que a soma dos valores auferidos não ultrapasse o limite de peso bruto total fixado.”*

**9.** O Deputado LOBBE NETO apresenta **emenda supressiva** desse parágrafo, sob a **justificação**:

*“Não obstante concordamos com a necessidade de estabelecer-se um sistema mais justo de pesagem, que não penalize os transportadores, entendemos que a proposta em análise poderia resultar danosa para a malha rodoviária nacional, tendo em vista o incremento de percentual previsto.*

*Para efeito de engenharia, importa menos o peso total (do) veículo e mais a carga que cada roda (ou eixo) transmite sobre a pista, pois é o valor da carga por eixo do veículo que serve de base para o cálculo de todas as obras de infraestrutura rodoviária, como sub-base, base e pavimentos, muros de contenção de aterros, pontes e viadutos, entre outros. Isto posto, cumpre observar que os efeitos das cargas transmitidas para o pavimento são exponenciais: a pequenos aumentos de carga correspondem acréscimos proporcionalmente muito grande nos efeitos sobre as obras de engenharia, com efeitos que vão desde a redução no tempo de vida útil até o comprometimento da segurança.*

*Para ilustrar, examinemos o seguinte caso:*

*Um caminhão com um eixo simples e um tandem duplo, cujos limites de cargas atuais são de 10t e 17t respectivamente.*

*Se este caminhão tiver um excesso de 5% no peso total, porém concentrados nos eixos traseiros, causará um desgaste no pavimento equivalente a 2 caminhões idênticos com excesso de peso de 5% em cada eixo, ou seja reduzirá a vida útil do pavimento pela metade.*

*Assim, não se trata de indústria de multas, mas de preservar o patrimônio nacional, favorecendo principalmente os caminhões que trafegam pelas rodovias, pois com o desgaste das rodovias o custo operacional destes caminhões aumenta muito.*

***Assim entendemos que o excesso de peso de 5% por eixo deve ser admitido para compensar qualquer erro nas medidas de peso que sempre estarão abaixo disto, evitando assim uma autuação injusta.***

*Não podemos abrir mão do patrimônio nacional investido em nossas rodovias e muito menos da segurança dos usuários destas rodovias, permitindo que a rede rodoviária nacional se deteriore em metade do tempo previsto.”*

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

1. Cabe a esta COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA apreciar **projetos, emendas e substitutivos** submetidos à Câmara e suas Comissões, sob os aspectos da **constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa** (art. 32, IV, alínea a, do Regimento Interno).

2. Cuidam a **proposição principal** e as apensadas, **PLs nºs 213, 665 e 1015**, todos de **1999**, dos limites de tolerância na pesagem de carga de veículos transportadores em **vias públicas**, alterando lei já existente – **Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985**. O **PL nº 665** adotou, porém, a técnica de inserir as medidas no bojo do Código de Trânsito Brasileiro – **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1991**, técnica essa também acompanhada pelo **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.



Diga-se, de passagem, que esse procedimento mais se coaduna com o inciso **IV**, do **art. 7º**, da **Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998**, que “dispõe sobre a elaboração e redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal”, alterada pela **Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001**.

Reza o inciso indigitado:

**“Art. 7º** .....

*IV – o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destina a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por permissão expressa.”*

3. Como se percebe, o tema é da órbita da **competência legislativa privativa** da **União**, a teor do **art. 22**, da Constituição Federal, que, no inciso **XI**, consigna “**trânsito e transporte**”.

4. Verifica-se, assim, que tanto os **PLs** como o **Substitutivo** estão acobertados pela **constitucionalidade**, **legalidade**, **juridicidade**, além de terem sido cumpridos os trâmites regimentais, com ressalva, entretanto, do **art. 3º** do **PL nº 1015, de 1999**, que fere o **art. 2º**, da Constituição Federal, consagrador do princípio da **separação dos Poderes**.

5. Quanto à **técnica legislativa**, há que fazer os seguintes reparos, além dos que corrigem **inconstitucionalidades** detectadas:

- no **PL nº 213, de 1999** – substituir, no final do **art. 1º** da **Lei 7.408, de 1985**, a ser alterado, o **ponto e vírgula**, por **ponto**, apondo-se, ainda, a sigla **(NR)**, a indicar nova redação; substituir, no final do **art. 2º**, o **ponto e vírgula** por **ponto**; suprimir o **art. 3º**, que contém **cláusula revocatória geral**, vedada pelo **art. 9º, caput**, da **Lei Complementar nº 95/98**;

- no **PL nº 665, de 1999** – uma vez que as alterações visadas são de disposições da **Lei 9.503, de 1997** – Código de Trânsito Brasileiro - melhor reuni-las num só artigo, retificando-se a colocação da sigla **(NR)**, que deve vir ao final de cada artigo alterado; deve-se, também, aperfeiçoar a **ementa** e retirar do novo **art. 323, caput**, a referência a **UFiR**, já que esse índice foi

extinto pela Medida Provisória nº 2.176-79, de 23 de agosto de 2001, convertida na **Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002 (art. 29, § 3º)**.

- no **PL nº 1015, de 1999** – suprimir o **art. 3º**, por **inconstitucionalidade**, pois ordena ao Poder Executivo **regulamentar** a lei, quando essa competência já lhe pertence, além do que os Poderes são independentes, consoante **art. 2º**, da Lei Maior; suprimir do **art. 5º** a **cláusula de revogação genérica**, vedada pela Lei Complementar nº 95/98;

- no **Substitutivo** adotado pela COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – retificar a posição da sigla **(NR)**, retirando-se, ainda, do **art. 323**, com a redação pretendida, a referência a **UFiR**, extinta pelo **§ 3º** do **art. 29**, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, como visto retro.

6. Em resumo, o voto é pela **constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa** dos **PLs nºs 213, 665 e 1.015**, todos de **1999**, e do **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, e da **emenda supressiva** do **§ 3º** de seu **art. 9º**, tudo, no entanto, de acordo com as **emendas** acostadas, que visam a corrigir a **inconstitucionalidade** apontada no **art. 3º**, do **PL nº 1.015**, e compatibilizar os textos com os parâmetros da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do artigo 59 da Constituição Federal”, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999 (Aposos os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)

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.

**Autor:** Deputado ENIO BACCI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 1

Substitui-se no final do **art. 1º** do PL o **ponto e vírgula** por **ponto**, colocando-se após ele a sigla **(NR)**.

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999 (Aposos os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)

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.

**Autor:** Deputado ENIO BACCI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 2

Substitui-se, no final do **art. 2º**, o **ponto e vírgula** por **ponto**.

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA  
**PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999**  
**(Apos os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)**

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 eixo na pesagem de carga em veículos de transporte.

**Autor:** Deputado ENIO BACCI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### **EMENDA Nº 3**

Suprime-se o **art. 3º**.

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 665, DE 1999 (Apensado ao PL nº 213, de 1999)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, determinando os limites de tolerância na pesagem de veículos.

**Autor:** Deputado GUSTAVO FRUET

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 1

Dê-se à **ementa** a seguinte redação:

*“Dá nova redação ao § 2º do art. 99, ao inciso V, do art. 231 e ao caput do art. 323, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” e acrescenta o § 3º ao art. 99.”*

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 665, DE 1999 (Apensado ao PL nº 213, de 1999)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, determinando os limites de tolerância na pesagem de veículos.

**Autor:** Deputado GUSTAVO FRUET

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 2

Reúnam-se em **art. 1º**, renumerando-se os demais, os arts. **1º, 2º, 3º e 4º**, com a seguinte redação:

*“Art. 1º O § 2º, do art. 99, o inciso V do art. 231 e o caput do art. 323, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passam a vigorar com a redação seguinte, acrescido, ainda, o art. 99 com o § 3º:*

*“Art. 99. ....*

*§ 2º É tolerado um percentual de cinco por cento sobre o limite de peso bruto total e de dez por cento sobre o limite de peso bruto por eixo de veículos à superfície das vias.*

*§ 3º Somente poderá haver autuação por ocasião da pesagem de veículo quando forem ultrapassados os limites definidos no parágrafo anterior.*

*.....”(NR)*

*“Art. 231. ....*

*V – com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância previstos no art. 99.*

.....” (NR)

**“Art. 323.** O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de R\$ 20 (vinte reais) por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

.....” (NR)

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator



## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 1.015, DE 1999 (Apensado ao PL nº 213, de 1999)

Estabelece o limite de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixos de veículos de transporte de cargas.

**Autor:** Deputado MILTON MONTI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 1

*Suprime-se o art. 3º.*

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 1.015, DE 1999 (Apensado ao PL nº 213, de 1999)

Estabelece o limite de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixos de veículos de transporte de cargas.

**Autor:** Deputado MILTON MONTI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA Nº 2

Suprime-se do **art. 5º** a expressão “**revogam-se as disposições em contrário**”, ficando assim redigido:

*“Art. 5º Fica revogada a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.”*

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL

Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

**PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999**  
(Apensados os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de forma a disciplinar a tolerância permitida na pesagem de carga em veículos de transporte.

**Autora:** COMISSÃO DE VIAÇÃO E  
TRANSPORTES

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 1

Dê-se à **ementa** a seguinte redação:

*“Dá nova redação ao § 2º, do art. 99, ao inciso V, do art. 231 e ao caput do art. 323, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, acrescentando, ainda, ao art. 99, os §§ 3º e 4º.”*

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 213, DE 1999 (Apensados os PLs nºs 665 e 1.015, ambos de 1999)

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de forma a disciplinar a tolerância permitida na pesagem de carga em veículos de transporte.

**Autora:** COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 2

Reúnam-se, em **art. 2º**, renumerando-se os demais, os **arts. 2º, 3º, 4º e 5º**, com a seguinte redação:

*“Art. 2º O § 2º, do art. 99, o inciso V, do art. 231 e o caput do art. 323, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passam a vigorar com a seguinte redação, acrescidos, ainda, ao art. 99, os §§ 3º e 4º:*

**“Art. 99.**

.....  
**§ 2º** Será tolerado um percentual máximo de cinco por cento sobre os limites de peso bruto total e de peso transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, quando aferido por equipamento.

**§ 3º** O eventual excesso de peso em um ou mais eixos poderá ser compensado pela pesagem dos demais, desde que a soma dos valores auferidos não ultrapasse o limite de peso bruto total fixado.

*§ 4º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando forem ultrapassados os limites fixados, com a ressalva ora estabelecida, devendo constar da notificação o peso auferido em cada eixo.*

.....”(NR)

“Art. 231. ....

*V – com excesso de peso, admitidos os percentuais de tolerância previstos no § 2º do art. 99.*

.....”(NR)

*“Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, sendo suspensa, durante este período, a vigência das penalidades previstas no inciso V, do art. 231, aplicando-se a penalidade de R\$ 20 (vinte reais) por duzentos quilogramas ou fração de excesso.*

.....”(NR)

Sala da Comissão, em        de        de 2010.

Deputado HUGO LEAL  
Relator