



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

**EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025**  
**(à MPV 1328/2025)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º** .....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

.....

§ 6º No transporte rodoviário de rochas naturais, blocos e produtos correlatos, será admitida a circulação de combinações de veículos de carga com Peso Bruto Total Combinado – PBTC de até 58,5 t (cinquenta e oito vírgula cinco toneladas), desde que observadas as configurações veiculares homologadas e os critérios técnicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – e pela Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN’ (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças



implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Adicionalmente, a presente emenda busca harmonizar o arcabouço normativo aplicável ao transporte rodoviário de cargas especiais, em especial no que se refere ao setor de rochas naturais, cuja relevância econômica, exportadora e regional é amplamente reconhecida. Embora a regulamentação de trânsito já admita, sob critérios técnicos, a circulação de Combinações de Veículos de Carga com Peso Bruto Total Combinado – PBTC de até 58,5 toneladas, subsistem incongruências infralegais que têm impedido a aplicação plena desse limite, gerando insegurança jurídica, elevação de custos logísticos e perda de competitividade. Ao reafirmar, em nível legal, a possibilidade de fiscalização prioritária pelo peso bruto total e ao remeter a disciplina técnica específica ao CONTRAN e à SENATRAN, a emenda contribui para o destravamento de soluções já tecnicamente amadurecidas, preservando a segurança viária, a autoridade regulatória e a isonomia entre setores produtivos

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.



É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que



preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão,                      de    de    .

**Deputado Evair Vieira de Melo**  
**(PP - ES)**

