



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 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 17.**
.....

§ 2º Considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 3º A fiscalização poderá ser feita mediante avaliação visual, conferência do peso bruto total do veículo ou verificação da existência de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) vigente.

§ 3º-A. É direito do condutor do veículo de transporte de cargas submetido a fiscalização que se valha da verificação da existência de MDFe vigente requerer modo alternativo de fiscalização, seja avaliação visual, seja conferência do peso bruto total do veículo.

§ 3º-B. Na hipótese de o condutor recorrer à opção prevista no § 3º-A, configurar-se-á que o veículo está vazio se não se encontrar no compartimento de cargas itens sujeitos à mercancia ou se o peso bruto total do veículo estiver até dez por cento acima da tara indicada do veículo.

§ 3º-C. O modo de fiscalização alternativo deverá ser iniciado até vinte minutos após a requisição do condutor, sob pena de, findo esse período de tempo, admitir-se que o veículo está vazio, para efeito de isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos.



.....' (NR)''

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da Lei nº 13.103, de 2015, os transportadores rodoviários de carga passaram a ter o direito de pagar tarifa de pedágio correspondente apenas aos eixos do veículo que tocarem o solo, no momento da cobrança. A exigência da lei é que os eixos só possam ser levantados se o veículo estiver vazio.

De 2015 a 2023, a avaliação da condição do veículo, se vazio ou não, não era automática: dependia de exame visual do compartimento de carga ou de pesagem do automotor. Documentos previstos nas legislações de transporte ou tributária, em posse do condutor, também podiam ser analisados.

A partir da adoção obrigatória, nas operações de transporte, do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) e da conexão de sistemas das concessionárias com os das secretarias de fazenda, a apuração da condição do veículo (vazio ou não) nas praças de pedágio e nos pórticos do *free flow* (sistema de pedágio de livre passagem) vem se dando com a leitura das placas veiculares e consulta à situação fiscal dos veículos, se transitam com MDFe em aberto ou não. Tudo isso, cabe esclarecer, dá-se de forma automatizada.

Assim, se o veículo de carga chegar à praça de pedágio com o MDFe vigente, mas tiver um ou mais eixos suspensos, a cobrança será feita de modo integral, sem qualquer isenção. Todos os eixos serão considerados.

Ocorre que esse novo protocolo, embora muito eficiente, deixa de lado casos específicos, relacionados a dificuldades ou demora na baixa do MDFe, principalmente. Diversos caminhoneiros autônomos têm relatado que, aqueles que os contratam, às vezes deixam de realizar a baixa no tempo devido e que algumas secretarias de fazenda ainda enfrentam problemas para dar baixa no MDFe de imediato, assim que a comunicação ocorre, muito possivelmente por excesso de solicitações ou problemas técnicos nos seus sistemas.



Nessas situações, o condutor tem de pagar o valor integral do pedágio ou aguardar, antes da praça de cobrança, pela necessária baixa do MDFe. Ambas as alternativas são bastante prejudiciais ao caminhoneiro.

Em vista disso, propõe-se nesta emenda que, na hipótese de a leitura do MDFe não autorizar a suspensão de eixos no pedágio, o condutor possa solicitar um modo alternativo de fiscalização, baseado na inspeção visual ou no controle de peso do veículo. Tendo em vista que a suspensão de eixos sem a baixa do MDFe é caso excepcional, que tende a diminuir cada vez mais, parece sensato que se dê uma oportunidade àqueles de boa-fé, cuja conduta supostamente irregular pode ser desconsiderada com o simples exame visual ou com a pesagem do veículo. Vale reconhecer que tais procedimentos são mais demorados e, portanto, não devem ser usados indiscriminadamente. O objetivo não é que eles substituam a leitura automática do MDFe, mas que possam ter lugar sempre que o caminhoneiro se sentir prejudicado.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)

