



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **CARLOS VIANA**

PARECER Nº , DE 2021

Do PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 20, de 2021, que *altera as Leis nºs 7.408, de 25 de novembro de 1985, e 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos, e a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; e dá outras providências, proveniente da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, que altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise do Senado Federal o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 20, de 2021, que *altera as Leis nºs 7.408, de 25 de novembro de 1985, e 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos, e a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; e dá outras providências.*

O PLV nº 20, de 2021, é proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 1.050, de 2021, que *altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*



SF/21482.85043-39

A Medida Provisória (MPV) nº 1.050, de 2021, em seus quatro artigos, altera dispositivos da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, que permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte, e da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O art. 1º modifica dispositivos da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, para alterar a tolerância sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo dos veículos à superfície das vias públicas de 10% para 12,5%, bem como admitir tolerância superior a esta para os veículos com peso bruto total (PBT) igual ou inferior a 50 toneladas, desde que respeitada a tolerância de 5% sobre os limites de PBT e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

As alterações propostas pelo art. 1º da MPV definem ainda que caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar a matéria, sem prejuízo da aplicação imediata da norma, e estabelece teto de vigência para a Lei nº 7.408, de 1985, que será até 30 de abril de 2022. Ademais, o parágrafo único do art. 1º da Lei foi revogado pelo art. 3º da MPV tendo em vista que seu teor é similar ao do proposto § 3º.

As mudanças propostas ao CTB, por sua vez, são efetivadas pelo art. 2º da MPV.

As alterações advindas da MPV possibilitam que, nos casos em que a remoção do veículo é prevista como medida administrativa para a infração, o veículo seja liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, a fim de que a irregularidade possa ser sanada. Para tanto, o veículo deve oferecer condições de segurança para circulação.

Conforme disposto na norma, a regra não se aplica à infração por condução de veículo não registrado e devidamente licenciado.

A não regularização no prazo concedido, que poderá ser de até 15 dias, resultará em registro de restrição administrativa no Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam, a ser feito por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como no recolhimento do veículo ao depósito.



O art. 4º, por fim, dispõe sobre a vigência e produção imediata de efeitos da MPV.

No que se refere às alterações propostas à Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, de acordo com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 00017/2021 MINFRA MJSP, que acompanha a MPV, caminhoneiros alegam que grande parte dos excessos de peso por eixo são pequenos. A EMI cita levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que constatou que os excessos de peso por eixo entre 10% e 12,5% representam cerca de 43% das autuações.

Ademais, é arguido que os carregamentos de caminhões normalmente não são aferidos quanto aos limites de peso nos eixos, sendo verificado apenas o Peso Bruto Total (PBT), obtido pela informação contida na Nota Fiscal da carga, ou pela pesagem em balanças que não aferem a carga em cada eixo individualmente.

A EMI acrescenta que, a despeito de o veículo haver sido carregado dentro do limite de PBT, o excesso de peso por eixo pode ser ocasionado pelo modo com que a carga está distribuída em seu compartimento no caminhão, bem como por um possível deslocamento dela ao longo da viagem.

A EMI esclarece ainda que a proposta de implementação de novos limites de tolerância na pesagem também está diretamente ligada à nova perspectiva de modelo de pesagem que está sendo preparado para ser implantado nas rodovias do país. De acordo com a EMI, trata-se do processo de pesagem dinâmica, identificado pela sigla HS-WIM (*High Speed Weigh-in-Motion*), que é um método de fiscalização mais abrangente, eficiente e menos oneroso, visando reduzir o tráfego de veículos com excesso de peso e, consequentemente, contribuindo para a redução de acidentes e o aumento da vida útil das rodovias.

Quanto à previsão de que a Lei nº 7.408, de 1985, vigere até 30 de abril de 2022, a EMI assevera que o aludido prazo tem a finalidade de permitir que o Contran realize estudos para avaliar e ratificar os percentuais definidos e elaborar a devida regulamentação. Ressalta ainda que, com o fim da eficácia da referida Lei, o Contran continuará a deter competência para estabelecer os limites de peso bruto total transmitido por eixo de



SF/21482.85043-39

veículos, de acordo com o § 2º do art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de forma que, após o prazo fixado pela MPV, serão observados os limites estabelecidos por aquele colegiado.

No que se refere às alterações propostas ao CTB, a EMI explica que, no caso de infrações para as quais a retenção do veículo é aplicada, já há a previsão de liberar o veículo, retendo o CRLV e dando prazo ao proprietário para regularização, quando a irregularidade não puder ser sanada no local e essa condição não comprometa a segurança para a circulação. Dessa forma, a proposta visa conferir aos casos de remoção o mesmo tratamento dado para as retenções.

O art. 4º, por fim, dispõe sobre a vigência e produção imediata de efeitos da MPV.

O prazo de emendas para a MPV foi até o dia 21 de maio de 2021. Foram oferecidas 52 emendas.

No último dia 1º de setembro, foi aprovado, pelo Plenário da Câmara dos Deputados, parecer da medida provisória, de autoria do Deputado Vicentinho Júnior, que concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação da matéria, bem como das emendas números 4, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 24, 25, 28, 30, 31, 33, 34, 39, 40, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51 e 52, acolhidas parcial ou integralmente, na forma do Projeto de Lei de Conversão PLV nº 20, de 2021; e pela rejeição das demais Emendas.

A MPV tem prazo final, já prorrogado, de deliberação pelo Congresso Nacional até 28 de setembro deste ano.

A seguir apresentamos as inovações de mérito aprovadas pela Câmara dos Deputados, consolidadas no PLV nº 50, de 2021:

O art. 1º do PLV, assim como o fez o art. 1º da MPV, modifica dispositivos da Lei nº 7.408, de 1985, para alterar a tolerância sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo dos veículos à superfície das vias públicas de 10% para 12,5%.



Admite também tolerância superior a esta para os veículos com peso bruto total (PBT) igual ou inferior a 50 toneladas, desde que respeitada a tolerância de 5% sobre os limites de PBT. Diferentemente da MPV, o PLV, excetua dessa possibilidade casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O PLV difere ainda da MPV ao suprimir o comando então dado por essa que determina que o limite técnico de peso por eixo definido pelo fabricante deve ser respeitado. Entretanto, essa supressão não tem efeitos práticos tendo em vista que o art. 100 do CTB já determina que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Diferencia-se também da MPV por admitir tolerância de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) no peso bruto total ou peso bruto total combinado, para fins de fiscalização de peso de veículo que transporte produtos classificados como biodiesel (B100), por meio de balança rodoviária ou de nota fiscal, para todos os veículos não adaptados para esse tipo de transporte, até seu sucateamento, na forma definida pelo Contran.

O PLV, assim como o fez a MPV, define ainda que caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar a matéria, sem prejuízo da aplicação imediata da norma e estabelece teto de vigência para a Lei nº 7.408, de 1985, até 30 de setembro de 2022, cinco meses a mais que a MPV.

O art. 5º do PLV define que, no lapso temporal entre o encerramento da vigência da Lei nº 7.408, de 1985, e a regulamentação da matéria pelo Contran, as tolerâncias então admitidas continuarão vigorando.

As mudanças propostas ao CTB, por sua vez, são efetivadas pelo art. 2º do PLV.

Assim como o fez a MPV, as alterações propostas pelo PLV possibilitam que, nos casos em que a remoção do veículo é prevista como medida administrativa para determinada infração, o veículo seja liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do



Certificado de Licenciamento Anual, a fim de que a irregularidade seja sanada. Para tanto, o veículo deve oferecer condições de segurança para circulação.

De igual maneira à MPV, o PLV prevê que a medida não se aplica à infração por condução de veículo não registrado e devidamente licenciado. Adicionalmente, o PLV determina que a medida não se aplica também à infração por transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim.

O PLV propõe comando similar à MPV para definir que a não regularização no prazo concedido, que poderá ser de até 15 dias, resultará em registro de restrição administrativa no Renavam, a ser feito por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como no recolhimento do veículo ao depósito.

Além desses temas já contidos na MPV, o art. 2º do PLV propõe mais algumas alterações ao CTB.

A primeira delas insere o inciso XIII ao art. 20 do CTB para imputar à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais, a competência para realizar perícia administrativa nos locais de acidentes de trânsito.

Ao art. 99 do CTB são acrescentados os §§ 4º e 5º. O primeiro determina que somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo, quando o veículo ou combinação de veículos ultrapassar os limites de peso fixados, acrescentados da respectiva tolerância.

O § 5º, por sua vez, estabelece que o fabricante fará constar em lugar visível da estrutura do veículo e no Renavam o limite técnico de peso por eixo, na forma definida pelo Contran.

Ao art. 101 do CTB é acrescentado o § 4º para definir que o Contran estabelecerá os requisitos mínimos e específicos a serem observados pela autoridade com circunscrição sobre a via para a concessão da autorização especial de trânsito quando o veículo ou combinação de veículos trafegar exclusivamente em via rural não pavimentada, os quais deverão contemplar o caráter diferenciado e regional dessas vias.



É alterada a redação do § 4º do art. 131 para definir que apenas campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos feitas a partir de 1º de outubro de 2019, e não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual. Quanto às campanhas anteriores, o proposto § 6º imputa ao Contran a regulamentação da matéria.

O § 8º do art. 257 é alterado para que, nos casos em que não houver identificação do infrator e o veículo for de propriedade de pessoa jurídica, seja lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor será igual a 2 (duas) vezes o da multa originária. A redação vigente determina que a nova multa tem como fator multiplicador o valor da multa originária pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

O art. 282 do CTB é alterado para: a) determinar que a notificação devolvida por recusa em recebê-la será considerada válida para todos os efeitos; b) estipular que o prazo para expedição das notificações das penalidades, advertência por escrito ou multa será contado a partir da data do cometimento da infração caso a autuação tenha sido em flagrante, do contrário, o prazo será contado da data do conhecimento da infração pelo órgão de trânsito responsável pela aplicação da penalidade, na forma definida pelo Contran; e para as demais penalidades (suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem), a partir da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhe der causa.

As alterações propostas ao art. 285 têm as seguintes finalidades: a) altera a remissão ao art. 283, que fora vetado, para o art. 282; b) determina que os recursos remetidos à Jari devem ser julgados no prazo de vinte e quatro meses, sob pena de ensejar a prescrição da pretensão punitiva; c) determina que, se os recursos das decisões da Jari não forem julgados no prazo estabelecido de trinta dias, ensejará a prescrição da pretensão punitiva; d) determina que os recursos contra as penalidades impostas passam a ter efeito suspensivo – atualmente, se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo; e e) altera de dez dias



úteis para dez dias o prazo para remessa dos recursos à Jari pela autoridade competente.

Ademais, pela redação vigente do art. 285, se a autoridade competente entender intempestivo o recurso, assinalará o fato no despacho de encaminhamento à Jari. Já a redação proposta determina que apenas o recurso tempestivo será remetido à Jari.

O art. 289 é alterado para possibilitar que, para julgamento de recursos de decisões da Jari de órgão ou entidade da União, quando necessário, sejam formados novos colegiados especiais, compostos pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais 2 (dois) Presidentes de Junta. A redação vigente determina que esses recursos sejam julgados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da Jari, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta.

É inserido novo art. 290-A para determinar que os prazos processuais de que trata o CTB não se suspendem, salvo por motivo de força maior devidamente comprovado, nos termos de regulamento do Contran.

O PLV inclui ainda no CTB o art. 338-A para atribuir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, até 31 de dezembro de 2023, a competência para aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União. Essa atribuição é, atualmente, de competência também dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

O art. 3º do PLV acresce ao Anexo I do CTB as definições de Agente de Trânsito e de Circulação e modifica as definições de Agente da Autoridade de Trânsito e de patrulhamento com o fito de compatibilizá-los com comandos constitucionais.

Uma única alteração é proposta à Lei nº 10.209, de 23 de março de 2021, para determinar que prescreve em 12 (doze) meses o prazo



para cobrança das penas de multa ou da indenização devida ao transportador por infringência à referida norma.

II – ANÁLISE

II.1 DA ADMISSIBILIDADE, CONSTITUCIONALIDADE E JURIDICIDADE

O *caput* e o § 5º do art. 62 da Constituição Federal permitem a adoção de Medida Provisória pelo Presidente da República nos casos de relevância e urgência. Esses requisitos são preenchidos pela MPV nº 1.050, de 2021, tendo em vista que sua edição se deu em resposta aos nefastos impactos da pandemia de coronavírus (Covid-19) na nossa economia.

Nesse sentido me alinho à exposição de motivos da MPV que prevê que os reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos.

No que diz respeito à constitucionalidade da proposição em exame, não vislumbramos vícios de ordem formal. Primeiramente, o PLV – na esteira da Medida Provisória que o originou – não incorre nas matérias sobre as quais é vedada sua edição (art. 62, § 1º, da Constituição Federal – CF). Ademais, nos termos do art. 22, inciso XI, da Carta Magna, compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte.

No que diz respeito à juridicidade da MPV nº 1.050, de 2021, das emendas apresentadas no prazo definido no Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, e do PLV nº 20, de 2021, não há quaisquer óbices. Entendemos que essas iniciativas se harmonizam com o ordenamento jurídico em vigor, não violam qualquer princípio geral do Direito e possuem os atributos próprios a uma norma jurídica (novidade, abstração, generalidade, imperatividade e coercibilidade).

Em relação à técnica legislativa, não verificamos vícios no PLV nº 20, de 2021, exceto pelo erro material presente na previsão de vigência no prazo de 180 dias para o artigo 338-A do CTB.



SF/21482.85043-39

O comando do proposto pelo art. 338-A pretende suspender até 1º de janeiro de 2024 a vigência de comandos no CTB que estabelecem a competência para aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir pelos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (inciso XV do art. 21 do CTB) e pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios (inciso XXII do art. 24 do CTB).

Essa suspensão deriva da dificuldade que esses órgãos enfrentam atualmente para exercerem a competência para aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir. No entanto, contraditoriamente, a vigência desse adiamento caiu na regra geral de 180 dias. Se a intenção é adiar a atribuição pela falta de capacitação desses órgãos, não é pertinente que esses permaneçam com essa atribuição por mais tempo. Verifica-se, dessa forma, que houve erro material relativo à definição do início da vigência do comando, o que pode ser corrigido por emenda de redação que, conforme define o Regimento Interno da Câmara Dos Deputados, visa, dentre outros, sanar lapso manifesto.

No que diz respeito à afinidade entre as emendas aprovadas e a Medida Provisória ora sob análise, podemos depreender que as modificações realizadas pela Câmara dos Deputados guardam pertinência temática com o objeto da medida provisória.

II.2 DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública federal e do atendimento às normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual. Nesse contexto, está claro que a MPV nº 1.050, de 2021, e o PLV nº 20, de 2021, atendem aos requisitos orçamentários e financeiros.

De acordo com a Nota Técnica nº 30, de 2021, da Consultoria de Orçamentos e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em relação à MPV nº 1.050, de 2021, não foram encontrados indícios de que suas disposições possam engendrar impacto financeiro ou orçamentário líquido e certo em receitas ou despesas da União.



II.3 DO MÉRITO

No tocante ao mérito, a Medida Provisória busca evitar que os transportadores sejam penalizados por pequenos excessos de carga nos eixos que derivam da dificuldade de manter carga distribuída no veículo de forma a não sobrecarregar qualquer de seus eixos.

Como bem pontuado pelo Deputado Vicentinho Júnior, relator da Medida Provisória na Câmara dos Deputados, os produtores, em sua maioria, não possuem mecanismos para aferirem a carga transmitida para cada eixo do veículo. A despeito de o transportador distribuir a carga de maneira uniforme no veículo para evitar o carregamento excessivo de qualquer dos eixos do veículo, não é incomum que essa carga sofra pequenos deslocamentos durante o transporte. E, muitas vezes, esse deslocamento é responsável pelos pequenos excessos de peso aferidos pela fiscalização.

Isso posto, considero que se trata de medida louvável e evitará onerar injustamente o transportador com mais um custo que sobrecarrega as operações de transportes.

Quanto a alteração proposta ao CTB, de igual maneira evitará a incidência de despesas desnecessárias advindas do recolhimento de veículos aos depósitos que, invariavelmente, seriam retirados para sanar as irregularidades constatadas.

Por seu turno, o PLV nº 20, de 2021, aprovado na Câmara dos Deputados merece prosperar. Além de preservar os principais aspectos da estrutura normativa estabelecida pela Medida Provisória, o PLV aperfeiçoa o texto inicial, por meio da introdução das relevantes inovações de mérito aqui relatadas, todas dignas de aprovação por esta Casa Legislativa.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pelo atendimento dos pressupostos constitucionais da relevância, urgência e adequação orçamentária e financeira, bem como pela constitucionalidade, juridicidade, e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.050, e do Projeto de Lei de Conversão nº 20, ambos de 2021. No mérito, o voto é pela **aprovação** do PLV nº 20, de 2021, com a seguinte emenda de redação:



EMENDA Nº - PLEN (DE REDAÇÃO)

Dê-se a seguinte redação aos art. 7º do PLV nº 20, de 2020:

“Art. 7º:

I – na data de sua publicação, quanto aos arts. 1º, 3º, 4º, 5º, ao inciso I do art. 6º, às alterações do art. 2º aos arts. 131, 271, 282 e **338-A** da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e às alterações à Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020;

.....”

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator



SF/21482.85043-39