



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA
1ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO**

Ofício nº 1176/2026/1ªCCR/MPF

Brasília, data da assinatura digital.

A Sua Excelência a Senhora
MIRIAM BELCHIOR
Ministra de Estado
Casa Civil da Presidência da República
agendacasacivil@presidencia.gov.br

Assunto: Nota Técnica. Projeto de Lei de Conversão nº 6/2026. Medida Provisória nº 1.343, de 2026

Excelentíssima Ministra,

1. Em caráter de urgência, encaminha-se a Vossa Excelência a Nota Técnica nº 01/2026, produzida pelo Comitê Rodovias desta 1ª CCR/MPF (PGR-00303772/2026) referente ao Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, oriundo da Medida Provisória nº 1.303/2025, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro relacionadas à fiscalização de veículos de carga e à responsabilização por infrações por excesso de peso.
2. O Projeto de Lei foi aprovado pelo Senado Federal em 14 de julho de 2026 e está no decurso do prazo constitucional do Presidente da República para sanção ou veto.
3. A nota reúne os fundamentos técnicos e jurídicos que **recomendam o veto** aos dispositivos nela destacados, nos termos do Despacho Decisório nº 90/2026/1CCR (PGR-00303853/2026), a fim de subsidiar tempestivamente a manifestação presidencial.

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)

FILIPPE ANDRIOS BRASIL SIVIERO
Procurador da República
Coordenador CT Rodovias - 1ª CCR/MPF

1ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal
Procuradoria-Geral da República - SAF Sul Quadra 04 Conj. C, Asa Sul - Cep 70050900 -
Brasília-DF - 1ccr@mpf.mp.br - Tel (61)3105-6045



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

1ª Câmara de Coordenação e Revisão - Direitos Sociais e Atos Administrativos em geral

Análise de Procedimento Administrativo de Outras Atividades Não Sujeitas a Inquérito Civil

Voto nº 90/2026

Relator(a): Dr(a) MONICA NICIDA GARCIA

Número: 1.00.000.007033/2026-72

Procurador oficiante: Dr(a) FILIPE ANDRIOS BRASIL SIVIERO

COORDENAÇÃO. PATRIMÔNIO PÚBLICO. SEGURANÇA VIÁRIA. ORDEM ECONÔMICA. NOTA TÉCNICA DO COMITÊ RODOVIAS FEDERAIS. PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 6/2026, ORIUNDO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343/2026. ALTERAÇÃO DO ART. 99 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. RESTRIÇÃO DA FISCALIZAÇÃO DO EXCESSO DE PESO POR EIXO EM VEÍCULOS DE CARGA. CONVERSÃO EM ADVERTÊNCIA DE INFRAÇÕES PRETÉRITAS. RISCOS À SEGURANÇA VIÁRIA, À CONSERVAÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA E À LIVRE CONCORRÊNCIA. OFENSA AOS PRINCÍPIOS DA LEGALIDADE, DA ISONOMIA, DA PROPORCIONALIDADE E DA RAZOABILIDADE. RECOMENDAÇÃO DE VETO AO ART. 7º, NA PARTE EM QUE ACRESCENTA OS §§ 6º E 7º AO ART. 99 DO CTB, E AO ART. 10 DO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO. APROVAÇÃO LIMINAR DA NOTA TÉCNICA, AD REFERENDUM DO COLEGIADO DA 1ª CCR. ENCAMINHAMENTO IMEDIATO DOS AUTOS AO PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA.

Trata-se do Ofício nº 1146/2026/1ªCCR/MPF, subscrito pelo Procurador da República Filipe Andrios Brasil Siviero, Coordenador da CT Rodovias da 1ª Câmara de Coordenação e Revisão, por meio do qual se submete ao Colegiado nota técnica sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, oriundo da Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

A manifestação examina, em especial, os dispositivos que alteram a sistemática de fiscalização do excesso de peso de veículos de carga e os que convertem em advertência autuações e infrações administrativas relativamente ao excesso de peso por eixo praticadas antes da publicação da futura lei.

O art. 7º do texto aprovado acrescenta os §§ 6º e 7º ao art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro. Pela redação proposta, os veículos ou as combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 toneladas seriam fiscalizados, como regra, apenas quanto aos limites de peso bruto total ou de peso bruto total combinado, ficando a aferição por eixo restrita às hipóteses específicas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito ou aos casos em que também se constatasse excesso do peso total.

O art. 10, por sua vez, determina a conversão em advertência das autuações e infrações administrativas relativas ao descumprimento dos limites de peso bruto transmitido por eixo, praticadas até a data de publicação da lei. A conversão alcançaria processos em curso, penalidades ainda não definitivamente constituídas e penalidades constituídas, mas não quitadas, sem autorizar a restituição dos valores já pagos.

A nota técnica apresentada conclui pela incompatibilidade dessas medidas com a proteção do patrimônio público, a segurança viária e o interesse público. Sustenta, em síntese, que a dispensa geral da pesagem por eixo reduz a capacidade de identificação de distribuição irregular da carga, favorece a degradação prematura dos pavimentos e compromete a estabilidade, a frenagem e a dirigibilidade dos veículos.

Aponta, ainda, repercussões concorrenciais negativas, por beneficiar agentes que descumpriram a disciplina vigente em detrimento daqueles que observaram os limites regulamentares e suportaram os respectivos custos operacionais.

Finalizando, no plano jurídico destacou a excessiva abertura da remissão ao

Contran, a amplitude da conversão retroativa das penalidades, a assimetria entre multas pagas e não pagas e a possível ausência de pertinência temática entre os dispositivos questionados e o objeto originário da medida provisória, voltado ao cadastramento de operações de transporte, à geração do CIOT e ao cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Paralelamente, conforme a tramitação legislativa, o PLV nº 6/2026 foi aprovado pelo Senado Federal em 14/07/2026 e o respectivo autógrafo foi encaminhado à sanção presidencial, com recebimento pela Casa Civil em 17 de julho de 2026.

A CT Rodovias propõe, por isso, a aprovação da nota e a adoção de providências institucionais destinadas a subsidiar o encaminhamento de recomendação à Presidência da República e demais órgãos competentes, pela não aprovação, mediante veto ou rejeição no curso do processo legislativo remanescente, das alterações legislativas analisadas.

É o relatório.

A matéria insere-se no campo de atuação da 1ª CCR, por envolver a proteção do patrimônio público rodoviário, a segurança dos usuários das vias e a regularidade da atuação administrativa de fiscalização.

No mérito, a conclusão da nota técnica merece acolhimento.

A fiscalização do peso bruto total ou do peso bruto total combinado não substitui, sob o ponto de vista técnico e regulatório, a fiscalização da carga transmitida por eixo. É possível que o veículo permaneça dentro do limite global e, ainda assim, concentre carga excessiva em um ou mais eixos. A alteração proposta cria, portanto, uma zona objetiva de não aferição para veículos de até 74 toneladas, já que a irregularidade por eixo poderá permanecer invisível sempre que não houver excesso do peso total e não estiver configurada alguma das hipóteses excepcionais a serem futuramente definidas pelo Contran.

Essa opção normativa repercute diretamente na conservação da malha viária. O dimensionamento e a avaliação estrutural de pavimentos consideram as cargas efetivamente transmitidas pelos eixos, de modo que a concentração de peso pode acelerar, de forma desproporcional, o desgaste da estrutura. Também há reflexos plausíveis sobre a segurança

viária, porque a distribuição inadequada da carga pode afetar a frenagem, a estabilidade e a resposta do conjunto veicular em curvas, declives e manobras de emergência. A manutenção do peso total dentro do limite regulamentar, por si só, não neutraliza esses riscos.

A remissão ao Contran tampouco resolve integralmente o problema. A regulamentação de aspectos técnicos por órgão especializado é admissível e, em muitos casos, necessária. O ponto crítico está em a própria lei instituir uma dispensa ampla e deixar para ato infralegal, sem parâmetros mínimos, a reconstrução das hipóteses em que a fiscalização por eixo continuará a ocorrer. A fórmula reduz a previsibilidade da disciplina e permite que a proteção do patrimônio rodoviário e da segurança viária varie conforme critérios ainda inexistentes, com risco de fiscalização insuficiente ou assimétrica.

O art. 10 suscita objeções igualmente relevantes. A conversão automática em advertência alcança indistintamente infrações de diferentes gravidades, sem considerar a extensão do excesso, a reincidência, o risco concreto produzido ou eventual comportamento deliberado do infrator. Ao abranger penalidades definitivamente constituídas, mas ainda não pagas, e ao excluir qualquer restituição para quem já quitou a multa, a regra produz tratamento mais favorável precisamente para aqueles que postergaram o cumprimento da obrigação ou mantiveram a controvérsia administrativa ou judicial.

A assimetria não se limita à relação entre administrados e Poder Público. Ela alcança a própria concorrência no transporte de cargas. Empresas e transportadores que distribuíram corretamente a carga, realizaram viagens adicionais ou suportaram outros custos para cumprir os limites por eixo ficam em posição menos vantajosa do que aqueles que internalizaram o ganho econômico da infração e, posteriormente, receberão tratamento meramente orientativo. A medida reduz o efeito dissuasório do sistema sancionador e sinaliza que o inadimplemento pode ser economicamente mais vantajoso do que a observância da norma.

Também é pertinente a preocupação com a regularidade do processo legislativo. A Medida Provisória nº 1.343/2026 foi editada para disciplinar o cadastramento de operações de transporte rodoviário de cargas, a geração do CIOT e mecanismos de cumprimento do piso mínimo de frete. A alteração da fiscalização de peso prevista no Código de Trânsito Brasileiro e

a conversão retroativa de infrações por excesso de peso constituem matérias autônomas, que não se apresentam como desdobramento necessário daquele objeto originário.

Por isso, à luz da orientação firmada pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 5.127/DF, segundo a qual emendas parlamentares a medidas provisórias devem guardar pertinência temática com o texto submetido ao Congresso Nacional, há fundada dúvida de constitucionalidade formal quanto aos dispositivos impugnados.

Os fundamentos centrais da nota técnica são, assim, convergentes e suficientes para questionar a validade das alterações legislativas propostas: a nova sistemática reduz a efetividade de um instrumento de fiscalização relacionado à integridade das rodovias e à segurança dos usuários; transfere ao Poder Público, às concessionárias e aos usuários os custos decorrentes do desgaste prematuro; enfraquece a resposta administrativa a infrações já praticadas; e pode favorecer agentes econômicos que descumpriram a disciplina vigente.

Tais consequências justificam a recomendação de veto por contrariedade ao interesse público, sem prejuízo da objeção de inconstitucionalidade formal decorrente da possível falta de pertinência temática.

Diante do exposto, voto LIMINARMENTE pela aprovação da Nota Técnica apresentada pelo CT Rodovias/1ªCCR, *ad referendum* do Colegiado da 1ª Câmara de Coordenação e Revisão, determinando seu imediato encaminhamento ao Procurador-Geral da República, para conhecimento e avaliação das providências cabíveis no curso da sanção presidencial.

Brasília, data da assinatura eletrônica.

(assinado eletronicamente)
MÔNICA NICIDA GARCIA
Subprocuradora-Geral da República
Membro da 1ª CCR



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA
1ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
(DIREITOS SOCIAIS E ATOS ADMINISTRATIVOS EM GERAL)

NOTA TÉCNICA Nº 01/2026 - CT RODOVIAS FEDERAIS – 1ª CCR/MPF

Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026 (Medida Provisória nº 1.343, de 2026). Dispositivos que alteram a sistemática de fiscalização de peso de veículos de carga (artigo 7º, que dá nova redação ao artigo 99, parágrafos 6º e 7º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro) e que convertem em advertência as infrações administrativas relativas ao excesso de peso por eixo praticadas até a publicação da futura lei (artigo 10 do texto aprovado). Sugestão de veto ou de não sanção dos dispositivos indicados.

I. DA ORIGEM E DO OBJETO

O Comitê Rodovias Federais (CT Rodovias) submete ao Colegiado da 1ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal a presente Nota Técnica, com o objetivo de sugerir o encaminhamento, ao órgão competente, de manifestação pela não aprovação,

mediante veto presidencial ou, alternativamente, pela rejeição no curso do processo legislativo remanescente, dos dispositivos do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, oriundo da Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026, que alteram as regras de fiscalização de peso de veículos de carga e que convertem em mera advertência as infrações por excesso de peso por eixo praticadas até a publicação da lei de conversão.

O Senado Federal aprovou, em 14 de julho de 2026, o texto do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, remetendo-o à sanção da Presidência da República. O prazo constitucional de deliberação, prorrogado, encerra-se em 16 de julho de 2026.

II. DOS DISPOSITIVOS ANALISADOS

O artigo 7º do texto aprovado altera o artigo 99 do Código de Trânsito Brasileiro, acrescentando-lhe os seguintes parágrafos 6º e 7º:

“Art. 99. [...] Parágrafo 6º Para fins de fiscalização de excesso de peso, os veículos ou as combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 (setenta e quatro) toneladas serão fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou de peso bruto total combinado, exceto nas hipóteses específicas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito. Parágrafo 7º Os veículos ou as combinações de veículos de que trata o parágrafo 6º que ultrapassarem o limite de peso bruto total ou de peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cabíveis de forma cumulativa, quando configuradas infrações autônomas, respeitadas as tolerâncias previstas no parágrafo 2º deste artigo.”

O artigo 10 do texto aprovado, por sua vez, dispõe:

“Art. 10. As autuações e infrações administrativas relativas ao descumprimento dos limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, praticadas até a data de publicação desta lei, serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária. Parágrafo 1º A conversão prevista no caput deste artigo aplica-se aos processos administrativos

em curso e às penalidades ainda não definitivamente constituídas, bem como àquelas constituídas que não tenham sido quitadas. Parágrafo 2º O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.”

Em síntese, o texto (i) passa a dispensar, como regra geral, a pesagem por eixo de veículos com até 74 toneladas de peso bruto total regulamentar, somente exigindo tal medição quando ultrapassado o peso bruto total ou em hipóteses específicas a serem definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito; e (ii) anistia, mediante conversão em mera advertência, todas as infrações por excesso de peso por eixo cometidas até a publicação da lei, inclusive as já constituídas e ainda não quitadas, vedada apenas a devolução dos valores já pagos.

III. DOS FUNDAMENTOS PARA A NÃO APROVAÇÃO DOS DISPOSITIVOS

III.1. Violação ao princípio da legalidade

O parágrafo 6º do artigo 99 do Código de Trânsito Brasileiro, na redação proposta, delega ao Conselho Nacional de Trânsito, órgão de natureza administrativa, a definição das “hipóteses específicas” em que a fiscalização por eixo continuará ocorrendo para veículos de até 74 toneladas. Trata-se de deslegalização de matéria que, por envolver diretamente a segurança viária, a incolumidade física dos usuários das rodovias e a conservação de bem público, deveria permanecer sob reserva legal, com parâmetros mínimos definidos em lei, e não ser transferida, em branco, a ato infralegal. A ausência de critérios objetivos na própria lei para orientar a atuação do Conselho Nacional de Trânsito compromete a densidade normativa mínima exigível e abre margem a fiscalização seletiva ou insuficiente, em ofensa ao princípio da legalidade e à vedação à delegação legislativa sem parâmetros (artigo 5º, inciso II, e artigo 84, inciso IV, ambos da Constituição Federal).

Some-se a isso que o artigo 10 do texto aprovado institui verdadeira anistia geral e automática de infrações de trânsito por via de projeto de lei de conversão de medida provisória originalmente destinada a tratar de pisos mínimos de frete e cadastramento de operações de transporte, o que revela nítida heterogeneidade de matérias (contrabando legislativo), incompatível com a exigência constitucional de pertinência temática entre a medida provisória e as emendas

parlamentares a ela agregadas, tal como já reconhecido pelo próprio Supremo Tribunal Federal em hipóteses análogas.

III.2. Danos causados pelo excesso de peso

O excesso de peso por eixo é reconhecidamente um dos principais fatores de risco em acidentes rodoviários envolvendo veículos de carga, comprometendo a estabilidade, a frenagem e a dirigibilidade dos veículos. Ao restringir a fiscalização por eixo, como regra, a veículos que já ultrapassaram o peso bruto total de 74 toneladas, a nova sistemática permite que composições veiculares operem com desequilíbrio de carga entre eixos, sem qualquer medição, desde que o somatório total não seja excedido. Essa configuração é apta a gerar risco concreto e não hipotético à segurança viária, pois a distribuição inadequada da carga, e não apenas o peso total, é fator determinante da capacidade de frenagem, de resposta a manobras evasivas e de estabilidade em curvas e declives.

III.3. Falta de proteção das rodovias e incentivo ao excesso de peso

O dimensionamento estrutural de pavimentos rodoviários é calculado, tecnicamente, com base na carga transmitida por eixo, e não apenas no peso bruto total do veículo. A concentração de carga em determinados eixos, ainda que o total esteja dentro do limite regulamentar, acelera de forma desproporcional a degradação do pavimento, gerando afundamentos, trincas e redução da vida útil das rodovias, com reflexos diretos no aumento dos custos de manutenção, muitas vezes suportados pelo poder público ou repassados aos usuários por meio de tarifas de pedágio. A dispensa de fiscalização por eixo como regra geral, portanto, retira do Estado o principal instrumento técnico de proteção da malha viária,

e opera como incentivo econômico ao excesso de peso por eixo, na medida em que o transportador infrator, ciente da baixa probabilidade de fiscalização, poderá auferir vantagem competitiva ao transportar mais carga por viagem sem o correspondente risco de autuação.

III.4. Dano à concorrência

A conjugação da flexibilização da fiscalização por eixo com a anistia geral das infrações pretéritas relativas ao excesso de peso por eixo cria assimetria concorrencial grave entre transportadores. Aqueles que cumpriram a legislação, arcando com os custos operacionais de uma distribuição de carga regular, muitas vezes utilizando frota adicional ou viagens adicionais para respeitar os limites por eixo, são colocados em desvantagem competitiva frente àqueles que descumpriram a norma e serão beneficiados pela conversão de suas multas em mera advertência, sem qualquer efeito pecuniário ou registro sancionador definitivo. Trata-se de típica hipótese de dano concorrencial por deseconomia regulatória, que prejudica os agentes econômicos cumpridores da lei e distorce o mercado de fretes, matéria de interesse direto da tutela da ordem econômica exercida pelo Ministério Público Federal.

III.5. Ausência de incentivo à contratação de mais motoristas profissionais

A flexibilização da fiscalização por eixo para veículos de até 74 toneladas de peso bruto total regulamentar tende a estimular a maximização da carga transportada por viagem e por veículo, em vez de incentivar o aumento da frota circulante ou do número de viagens realizadas. Esse efeito é economicamente contrário ao objetivo de ampliação da absorção de mão de obra no setor de transporte rodoviário de cargas, na medida em que reduz a necessidade relativa de novos motoristas profissionais e de novos veículos para o escoamento do mesmo volume de carga, em contramão às políticas de fomento ao emprego no setor, inclusive as mencionadas na própria exposição de motivos da medida provisória originária.

III.6. Ofensa à proporcionalidade e à razoabilidade

A anistia prevista no artigo 10 do texto aprovado é ampla, automática e desvinculada de qualquer análise casuística de gravidade, reincidência ou risco concreto gerado pela infração, atingindo indistintamente processos em curso, penalidades não definitivamente constituídas e multas já aplicadas e não pagas. A ausência de qualquer critério de gradação evidencia medida desproporcional, que sacrifica de modo excessivo o interesse público na segurança viária e na

integridade das rodovias em favor de um benefício genérico e não individualizado aos infratores.

III.7. Ofensa à isonomia

A anistia gera tratamento diferenciado, sem justificativa razoável, entre transportadores que já quitaram suas multas por excesso de peso por eixo, que não terão direito a qualquer restituição ou compensação, e aqueles que postergaram o pagamento ou impugnaram as autuações, que serão integralmente beneficiados pela conversão em advertência. O critério de *discrimen* (mera inadimplência ou judicialização da penalidade) não guarda relação de pertinência lógica com a finalidade da norma, caracterizando ofensa ao princípio da isonomia.

III.8. Vedação ao retrocesso em matéria de segurança viária

A proteção da vida e da integridade física dos usuários das rodovias, alcançada por meio de décadas de aprimoramento da fiscalização de peso e da Lei da Balança, constitui patamar de proteção já incorporado ao ordenamento jurídico. A flexibilização ora proposta, ao reduzir a intensidade e a abrangência da fiscalização por eixo sem a demonstração de medida compensatória de eficácia equivalente, configura retrocesso incompatível com o dever estatal de proteção progressiva de direitos fundamentais, entre os quais se incluem a vida, a saúde e a segurança dos usuários das vias públicas.

III.9. Compromissos nacionais e internacionais de segurança viária

O Brasil é signatário dos compromissos da Década de Ação pela Segurança no Trânsito das Nações Unidas e mantém o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que estabelece metas de redução de mortes no trânsito. A flexibilização da fiscalização de um fator de risco tecnicamente reconhecido como relevante para acidentes rodoviários é incompatível com tais compromissos e com as metas nacionais de redução de sinistros de trânsito.

III.10. Renúncia de receita sem compensação

A conversão em advertência de multas administrativas já constituídas e ainda não quitadas pode configurar renúncia de receita pública, a atrair a exigência de estimativa de impacto orçamentário-financeiro e de medidas de compensação, nos termos do artigo 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), cuja ausência no processo legislativo consubstancia vício adicional a ser considerado.

III.11. Insegurança jurídica e estímulo à litigância predatória

A perspectiva de anistias legislativas periódicas para infrações de trânsito tende a estimular o inadimplemento deliberado e a judicialização de autuações por parte de transportadores, na expectativa de futuras medidas de perdão, comprometendo a efetividade do sistema sancionador administrativo como um todo e onerando desnecessariamente os órgãos de fiscalização e o Poder Judiciário.

IV. CONCLUSÃO

Diante do exposto, a Comitê Rodovias Federais sugere ao Colegiado da 1ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal a adoção das providências cabíveis para que seja recomendada, perante a Presidência da República e demais órgãos competentes, a **não aprovação, mediante veto ou rejeição no curso do processo legislativo remanescente, dos dispositivos do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, que: (i) alteram o artigo 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para restringir a fiscalização de peso por eixo de veículos de carga; e (ii) convertem em advertência, no artigo 10 do referido projeto, as infrações administrativas relativas ao excesso de peso por eixo praticadas até a publicação da futura lei, com fundamento na violação ao princípio da legalidade, nos danos decorrentes do excesso de peso, na falta de proteção das rodovias e no incentivo ao excesso de peso, no dano à concorrência, na ausência de incentivo à contratação de motoristas profissionais e, sobretudo, na contrariedade ao interesse público,**

nos termos do artigo 66, parágrafo 1º, da Constituição Federal.

É a nota técnica, que se submete à apreciação do Colegiado

Brasília, data da assinatura digital.

(assinado eletronicamente)

FILIFE ANDRIOS BRASIL SIVIERO

Procurador da República

Coordenador CT Rodovias - 1ª CCR/MPF