

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Do Sr. MARCIO ALVINO)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os limites de peso bruto total da combinação de veículo e unidade acoplada conduzida por condutor habilitado na categoria B.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os limites de peso bruto total da combinação de veículo e unidade acoplada conduzida por condutor habilitado na categoria B.

Art. 2º O § 2º do art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.

143.

.....
§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motorcasa cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), bem como unidade tratora que se enquadre na categoria B, com unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada, desde que a soma das duas unidades não exceda o peso bruto total de 6.000 kg (seis mil quilogramas) e, em todos os casos, cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo corrigir uma grave distorção em vigor no Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, cuja primeira correção, não completa, foi realizada por meio da Lei nº 12.452, de 21 de julho de 2011. Referido ajuste é de extrema importância para a segurança do trânsito e para a equiparação intracategoria e adequado escalonamento de veículos e combinações de veículos a serem conduzidos pelas diversas categorias de condutores. Explicamos.

A redação inicial do art. 143 do CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, definia que para se rebocar qualquer trailer o condutor, obrigatoriamente, deveria ser habilitado na categoria E.

Com a alteração trazida pela Lei nº 12.452, de 2011, a categoria E passou a ser exigida apenas quando a unidade acoplada, sozinha, tenha 6.000 kg ou mais de peso bruto total – PBT. Dessa forma, a condução de veículo acoplado a trailer – ou a outras unidades – passou a ser permitida a condutores das categorias B, C, D ou E. Para a categoria B, o PBT da combinação do veículo e da unidade acoplada não pode exceder a 3.500 kg e a lotação não pode exceder a oito lugares, excluindo o motorista.

Adicionalmente, a Lei nº 12.452, de 2011, por meio da inclusão de § 2º ao art. 143 do CTB, autorizou o condutor da categoria B a conduzir veículo automotor da espécie motorcasa cujo peso não exceda a 6.000 Kg. Nesse ponto, identificamos grande disparidade e tratamento desigual entre o condutor da categoria B que conduz veículo da espécie motorcasa, com limite de peso de **6.000 kg**, e aquele que conduz um automóvel ou caminhonete combinada com trailer ou reboque, por exemplo, cujo limite do PBT é de **3.500 kg**.

Embora essa interpretação já pudesse ser extraída da leitura atenta da Lei de Trânsito, apenas recentemente, com o advento da Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –



ficou explicitada a abrangência da norma, por meio da “Tabela de Abrangência dos Documentos de Habilitação”, constante do Anexo I da citada Resolução.

Dessa forma, notamos que o avanço trazido pela Lei nº 12.452, de 2011 – ao permitir rebocar trailer por condutor de outras categorias além da E, e autorizar os habilitados na categoria B a conduzir motorcasa de até 6.000 Kg – foi apenas parcial, e merece agora o ajuste que aqui propomos.

Por essa razão, nossa proposta de alteração do CTB busca permitir que o condutor habilitado na categoria B também seja autorizado a tracionar unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada, cujo PBT do conjunto não exceda a 6.000 kg, passando a tratar de forma isonômica quem conduz um veículo motorcasa e quem conduz uma unidade tratora combinada com essas unidades.

Quanto à segurança do trânsito, deve-se destacar que essa alteração é importante para evitar que condutores que hoje tracionam seus reboques e trailers em caminhonetes as troquem por veículos menores e mais leves, a fim de se enquadrarem nos limites estabelecidos para a categoria B, de forma que o conjunto unidade tratora e trailer tenha menos do que os 3.500 kg de PBT.

Nesse aspecto, as principais caminhonetes hoje no mercado brasileiro, em sua maioria conduzidas por motoristas da categoria B, possuem PBT próximo a 3.000 kg, sozinhas. Essa situação praticamente impede a utilização desses veículos para tracionar reboques e trailers, nessa categoria de habilitação. Substituir veículos maiores por outros menores e mais leves trará como consequência o aumento do risco de acidentes, principalmente devido ao “efeito pêndulo”. Quanto maior o peso da unidade tratora em relação ao peso da unidade tracionada, maior a segurança do trânsito.

Com a equiparação que propomos, os habilitados na categoria B poderão conduzir tanto um motorcasa de até 6.000 kg, quanto um conjunto cujo veículo trator esteja enquadrado na categoria B e a soma de seu peso com o do veículo acoplado seja de até 6.000 kg, sempre com a lotação de até 8 passageiros, excluído o motorista.

No que se refere ao escalonamento entre as categorias quanto a veículos tracionados, na categoria B o PBT máximo **do conjunto** será de 6.000 kg; na categoria C o limite de 6.000 kg aplica-se apenas à unidade tracionada; e na categoria E poderão ser tracionadas as unidades com mais de 6.000 kg de PBT.

Diante do exposto, em nome do aprimoramento e do aumento da segurança de nossa Lei de Trânsito, estamos certos de que nossos Pares apoiarão o presente projeto.

Sala das Sessões, em de julho de 2020.

Deputado MARCIO ALVINO

2020-7289

