



CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 3.942, 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.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-3827/2020.

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b>
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

### **CAPÍTULO XIV**

### **DA HABILITAÇÃO**

---

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação excede a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a 8 (oito) lugares. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não excede a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não excede a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. (*Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

.....  
.....

## **LEI Nº 12.452, DE 21 DE JULHO DE 2011**

Altera o art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", de modo a disciplinar a habilitação de condutores de combinações de veículos.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso V do art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 143. ....

.....

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a 8 (oito) lugares.

....." (NR)

Art. 2º O art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual § 2º como § 3º:

"Art. 143. ....

.....  
§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou 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.

Brasília, 21 de julho de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Mário Negromonte

## **RESOLUÇÃO N° 789, DE 18 DE JUNHO DE 2020**

Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I, X e XV do art. 12 e o art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.025064/2019-18, resolve:

Art. 1º Esta Resolução consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

### **CAÍTULO I**

#### **DO PROCESSO DE HABILITAÇÃO DO CONDUTOR**

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) e da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

- I - ser penalmente imputável;
- II - saber ler e escrever;
- III - possuir documento de identidade; e

IV - possuir Cadastro de Pessoa Física (CPF).

§ 1º Para o processo de habilitação de que trata o caput, após o devido cadastramento dos dados informativos no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), o candidato deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

§ 2º O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e a habilitação na categoria B, bem como requerer habilitação nas categorias AB, submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§ 3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de doze meses, contados da data do requerimento do candidato.

.....  
.....

**FIM DO DOCUMENTO**