

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.127, DE 2002

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.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado NEUTON LIMA

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei do Senado Federal 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 dos condutores de combinações de veículos, propondo as seguintes modificações:

1. No inciso V, estabelece que a categoria E de habilitação refere-se a condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque, *trailer* ou articulada, tenha 6.000 (seis mil) quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares.

O dispositivo original inclui na sua redação, a expressão “ou ainda, seja enquadrado na categoria *trailer*”. Dessa forma, qualquer tipo de *trailer*,

fosse grande ou pequeno, pesado ou leve, teria que ser rebocado, exclusivamente, por condutor de categoria E.

A redação proposta especifica “*trailer*” entre as demais unidades acopladas que podem ser tracionadas por veículos conduzidos por motoristas habilitados nas categorias B, C e D. Contudo, fica também explícito que, se essas unidades acopladas tiverem seis mil quilos ou mais, terão que ser puxadas por unidades tratoras conduzidas exclusivamente por motoristas de categoria E.

Com a redação proposta, deduz-se que, se o *trailer* não chegar a esse peso de seis mil quilos, então poderá ser puxado por um motorista de categoria B.

2. Acrescenta parágrafo ao artigo, pelo qual estabelece que os condutores de categoria B são autorizados a conduzir veículos definidos na categoria motor-casa, nos termos do anexo I, cujo peso não exceda a 6.000 (seis mil) quilogramas, ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista.

A este PL foram apensos os seguintes:

1. O PL nº 4.369/98, dispondo que os tratores e maquinários agrícolas excedendo aos limites de peso e dimensões especificados pelo CONTRAN poderão trafegar mediante um comunicado à autoridade com circunscrição sobre a via, com antecedência de, no mínimo, quarenta e oito horas, e somente poderão fazê-lo no período compreendido entre o nascer e o pôr do sol e acompanhados de dois automóveis, um predecessor e outro seguidor, devidamente sinalizados.

Propõe, também, a alteração da redação do inciso II, do art. 140. Esse artigo trata dos requisitos necessários para o candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Entre esses requisitos está saber ler e escrever. O autor do projeto faz uma exceção para os condutores de tratores e maquinários agrícolas.

No art. 143, excetua os candidatos que pleiteiam habilitar-se somente para a condução de tratores e maquinários agrícolas, do enquadramento nas categorias de A a E para a habilitação.

Conseqüentemente, altera o disposto no art. 144 estabelecendo que o candidato para habilitar-se exclusivamente à condução, na via pública, de tratores e maquinários agrícolas, deverá ser submetido a exame de direção específico, observados ainda os exames previstos nos incisos I e II, do art. 147 do Código.

Estabelece que na carteira de habilitação desses condutores constem os seguintes dizeres: "habilitado a conduzir exclusivamente veículos de tração e especiais".

Autoriza os condutores habilitados nas categorias B, C, D e E a conduzir tratores e maquinários agrícolas, independentemente da realização de exame de direção veicular específico.

2. Os Projetos de Lei nº 4.391/98, 4.452/98 e 4.710/98, que alteram o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a habilitação de condutores de tratores e máquinas agrícolas, em termos semelhantes aos do PL nº 4.369/98;

3. O PL nº 4.718/98, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, incluindo na categoria B os condutores de maquinários e equipamentos agrícolas, e eliminando a exigência das categorias C, D e E para os condutores desses referidos maquinários e equipamentos;

4. O PL nº 212/99, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, permitindo a condução de tratores destinados ao trabalho agrícola por motorista habilitado em qualquer categoria;

5. O PL nº 4.458/98, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo a idade mínima de dezesseis anos para o candidato à habilitação como motorista;

6. O PL nº 4.870/98, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo a idade mínima de acima de dezesseis anos para o candidato à obtenção da carteira de habilitação, como também a responsabilidade civil solidária dos pais ou responsável por esse menor habilitado e a sujeição desse menor a um seguro de responsabilidade civil para cobertura de danos materiais e pessoais. Estabelece, ainda, que o candidato com capacidade civil relativa só poderá habilitar-se na categoria A. Dispõe que a Carteira Nacional de Habilitação somente será conferida após o condutor completar 18 anos, e que o condutor menor que praticar delitos de trânsito ficará

sujeito ao que dispõe a Lei nº 8.069/90 e só poderá voltar a dirigir após prestar exames de trânsito, quando adquirir responsabilidade penal;

7. O PL nº 4.465/98 e o PL nº 816/99, que alteram a redação do art. 140 do Código de Trânsito Brasileiro, permitindo que a habilitação seja apurada no órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, não necessariamente do domicílio ou residência do candidato.

8. O PL nº 817/99, que altera a redação dos arts. 143 e 144 do Código de Trânsito Brasileiro, modificando as exigências de habilitação para os condutores que rebocam *trailers* e para os que conduzem máquinas agrícolas. Acrescenta parágrafo ao art. 143, pelo qual os veículos definidos na espécie “*trailer*”, nos termos do anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, e sem limite de peso, poderão ser tracionados por condutores enquadrados na categoria B de habilitação.

9. O PL nº 524/99 que altera o § 3º do art. 101 do CTB, incluindo as máquinas agrícolas, rodoviárias, de pavimentação e equipamentos operacionais entre os veículos com necessidade de obterem autorização especial de trânsito.

10. O PL nº 1.466/99, que altera o § 1º do art. 143 do CTB, exigindo a idade mínima de 21 anos para o condutor da categoria C. Também altera o art. 145, modificando as exigências para o candidato à habilitação nas categorias D e E.

11. O PL nº 2.273/99, que altera os arts. 99 e 100, do CTB. No art. 99, estabelece que será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN. Determina que o peso será aferido pelo peso bruto total do veículo. No art. 100, determina que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

12. O PL nº 2.837/00, que altera os incisos II, III e V do art. 143 do CTB. No que se refere à categoria B de habilitação, inclui a combinação de veículos cujo peso bruto total não exceda a 3.500 kg. No que se refere à categoria C, inclui a combinação de veículos cujo peso bruto total excede a 3.500 kg, até o limite de 6.000 kg.

13 . O PL nº 3.931/00 é de semelhante teor ao PL nº 4.465/98 e ao PL nº 816/99, também apensos. A proposta contida nesse PL permite que a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico seja apurada no órgão executivo de qualquer Estado e não necessariamente naquele do domicílio ou residência do candidato.

14. O PL nº 4.228/01 propõe que a categoria B de habilitação seja subdividida em subcategoria B1, que caracterizaria condutores com permissão para dirigir somente nas áreas urbanas, e subcategoria B2, que caracterizaria os condutores com Carteira Nacional de Habilitação. Segundo o autor da proposição, com essa subdivisão, ficando os novos condutores limitados a dirigir apenas nas áreas urbanas, muitos acidentes rodoviários seriam evitados, já que bom número desses acidentes são causados pela falta de prática dos novos condutores em dirigir nas rodovias.

15. O PL nº 4.885/01, em primeiro lugar, suprime a exigência pela qual o candidato à habilitação deve realizar os exames previstos junto ao órgão ou entidades executivas de trânsito do Estado de sua residência ou domicílio. Em segundo lugar, estabelece a opção do candidato de freqüentar ou não as aulas de direção veicular, ficando obrigado à realização das mesmas, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, se reprovado no exame correspondente.

16. O PL nº 5.080/01 altera o inciso II do art. 143 do Código de Trânsito Brasileiro. Propõe que a categoria B de habilitação seja a de “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, ressalvando o veículo tipo “van” com capacidade para até quinze pessoas, desde que utilizado em transporte particular não remunerado”.

17. PL nº 5.724/01, que propõe a alteração do inciso I, do art. 140 do Código de Trânsito Brasileiro, determinando que o candidato à habilitação para conduzir veículos automotores deverá ter idade igual ou superior a dezesseis anos. Este projeto é semelhante ao PL nº 4.458/98 e ao PL nº 4.870/98, também apensos.

18. PL nº 6.976/02, que altera o inciso V, do art. 143, retirando da categoria E de habilitação a referência aos *trailers*. Acrescenta, ainda, parágrafo ao artigo, pelo qual determina que, para as motor-casas,

independentemente do seu peso e lotação, o condutor basta ser habilitado na categoria B.

19. PL nº 7.283/02, que altera, no art. 140, alguns requisitos estabelecidos para o candidato à habilitação, permitindo aos analfabetos o acesso à Carteira Nacional de Habilitação. Elimina, também, no art. 151, a menção a exame escrito sobre legislação de trânsito.

20. PL nº 7.391/02, que altera as condições expressas no art. 140, sobre a localização dos exames de habilitação, eliminando a exigência de ser no Estado do domicílio do candidato e estabelecendo que poderão ser feitos na sede estadual ou distrital do órgão de trânsito.

21. PL nº 7.452/02, acrescentando parágrafos ao art. 140, estabelecendo que será concedida habilitação ao candidato maior de dezesseis anos e menor de dezoito, desde que só conduza o veículo acompanhado de maior habilitado. O candidato dessa faixa de idade deverá comprovar que está cursando o segundo grau. O documento de habilitação para tais candidatos terá forma diferenciada e o habilitado só poderá conduzir veículos de passeio em áreas urbanas.

22. PL nº 939/03, que dispõe sobre os requisitos para o candidato à Carteira Nacional de Habilitação. Estabelece a idade mínima de dezesseis anos para o condutor.

23. PL nº 1.012/03, que altera o “caput” do art. 140, permitindo que os exames para a habilitação sejam realizados em qualquer Estado e não necessariamente naquele do domicílio ou residência do candidato. É do mesmo teor dos PLs nºs 4.465/98 e 816/99, 3.931/00, e 7.391/02.

24. PL nº 2.715/03, que altera a redação do “caput” do art. 140. É de idêntico teor do PL nº 1.012/03 e seus semelhantes acima referidos.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transportes apreciar o projeto principal e seus apensos quanto ao mérito.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta apresentada pelo projeto principal, que se refere basicamente aos condutores de veículos que tracionam *trailers* e motor-casas, inspirou-se numa pretensão da Associação Brasileira de Campismo – ABRACAMPING, e dos fabricantes de *trailers*, *motor-homes* (motor-casas) e equipamentos de turismo, com o apoio da EMBRATUR.

Considera que as exigências impostas aos condutores de motor-casa ou de veículos que tracionem *trailers* são excessivas e inconsistentes, principalmente quando se trata de unidades que não alcançam os seis mil quilos de peso. Nem nos Estados Unidos, o rigor quanto a isso é tão grande. Uma restrição como a que é feita pelo Código de Trânsito Brasileiro acaba por dificultar o desenvolvimento da indústria do turismo no País.

Leva em conta, ainda, que os veículos de turismo (*trailers* e motor-casas) são conduzidos, em geral, com cuidados, não existindo quase registros de acidentes com eles, nas estatísticas da Polícia Rodoviária Federal. Em outros países, observa, não se exige habilitação diferenciada para se trafegar com esses veículos. Os condutores são habilitados no equivalente à categoria B.

Todos esses argumentos são, a nosso ver, ponderáveis. Acreditamos que, da forma como foi proposta, a alteração do art. 143 do CTB em nada comprometerá a segurança do trânsito e trará benefícios ao setor de turismo no País.

Por sua vez, a maior parte dos projetos apensos em análise preocupa-se com uma questão relevante, que é a da habilitação de condutores de tratores e maquinários agrícolas. Em geral, os condutores desses veículos são pessoas do campo, que muitas vezes não sabem ler nem escrever. Conduzem esses tratores e maquinários agrícolas essencialmente nas fazendas, com raras passagens pelas vias públicas. Não há, portanto, necessidade do Código de Trânsito Brasileiro ser tão exigente com a habilitação desses condutores. Ademais, tais exigências podem causar um verdadeiro problema para a agricultura do País, que precisa dos atuais condutores de tratores e máquinas agrícolas.

Os projetos em pauta apresentam propostas alternativas para as condições desses condutores e os exames a serem prestados por eles, pelo o que estamos de inteiro acordo.

Um dos projetos apensados preocupa-se também com relação aos condutores que rebocam *trailers*. A proposta desse projeto apensado, diferentemente da do projeto principal, é de acabar com a atual exigência da habilitação de categoria E para o condutor e simplesmente permitir a habilitação de categoria B para os condutores de veículos que rebocam quaisquer tipos de *trailers*. O projeto principal exige a categoria E para o caso da unidade acoplada pesar seis mil quilos ou mais.

Uma das propostas apresentadas, a que permite o tráfego, na via pública, de tratores e maquinários que não atendam aos limites de peso e dimensões estabelecidos, mediante comunicação à autoridade de trânsito, e somente em determinados horários e com acompanhamento, nos parece equivocada. A questão aí não é tanto de segurança imediata, mas do dano que o excesso de peso pode causar ao pavimento, resultando em problemas posteriores de segurança de tráfego. No que se refere ao peso do veículo e à necessidade de obtenção de autorização especial de trânsito, nos mantemos de acordo com o dispõe o Código de Trânsito Brasileiro.

Uma proposta que consideramos válida é a que permite que a habilitação seja apurada no órgão executivo de trânsito do Estado, não necessariamente do domicílio ou residência do candidato. Essa medida, a nosso ver, simplifica o processo de habilitação e não acarretará nenhum problema para o controle das carteiras de habilitação, já que existe o RENACH - Registro Nacional de Carteiras de Habilitação, que é um sistema integrado nacionalmente. Sendo assim, a renovação dos exames de aptidão física e mental também não precisará ser feita no Estado do domicílio do condutor, o que facilitará a realização desses exames por condutores em trânsito por outros Estados.

Quanto às iniciativas de reduzir a idade mínima de habilitação para dezesseis anos ou acima de dezesseis anos, somos contra, pois, para os candidatos com essas idades, não penalmente imputáveis, haverá dificuldades de aplicar as sanções legais cabíveis aos eventuais delitos de trânsito que possam vir a praticar. Também, tem-se verificado que é elevado o número de acidentes com menores dirigindo ciclos, para os quais, até há pouco tempo, não se exigia a habilitação. Isso, devemos a todo o custo evitar. A

prudência não é muito uma virtude dos menores de idade, principalmente quando pegam em um veículo. Ademais, a redução dos acidentes de trânsito requer bastante prudência dos condutores. Sobre essa questão de idade, para a obtenção da habilitação nas diferentes categorias, nos mantemos de acordo com o que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto à proposta de subdivisão da categoria B em duas subcategorias, temos a considerar que o tráfego urbano pode ser tão cheio de armadilhas quanto o tráfego rodoviário, necessitando o condutor estar bem preparado para enfrentar tanto um quanto outro, desde o momento que recebe a Permissão para Dirigir. O Código de Trânsito Brasileiro já é suficientemente exigente com os novos condutores ao impor-lhes um ano de Permissão para Dirigir, antes de conseguir a Carteira de Habilitação, contanto que atendam determinadas exigências. Não vemos, portanto, necessidade de impor ao condutor com Permissão para Dirigir a limitação de conduzir somente nas áreas urbanas. Além do mais, não conhecemos estatísticas de acidentes de trânsito que dêem destaque ao pouco tempo de direção como sendo um ponderável gerador de sinistros. Contrariamente, a embriaguez ao volante é apontada como uma das principais causas de acidentes.

Sobre a proposta que estabelece a opção do candidato freqüentar ou não as aulas de direção veicular, vemos que, em vez de beneficiar, ela pode ser prejudicial ao próprio candidato, haja vista que as aulas obrigatórias de direção veicular, como previsto, é que darão mais chances ao candidato à habilitação ser aprovado, logo na primeira vez, nos exames de habilitação.

Finalmente, no que se refere à proposta que inclui o veículo tipo “van”, com até quinze lugares, entre os que podem ser dirigidos por condutores da categoria B, temos a dizer que ela nos parece inadequada, pois, além de ferir as condições que delimitam a categoria B, as quais englobam as devidas precauções necessárias à segurança dos condutores e passageiros, também apropria-se, indevida e temerariamente, das premissas da categoria D, que impõem corretas exigências relacionadas à maior experiência e habilidade do condutor, que são requeridas, por exemplo, para se dirigir uma “van” de quinze lugares.

Não há dúvidas de que os efeitos nocivos em acidentes serão maiores quanto mais passageiros estiverem dentro do veículo acidentado. Pior será, se o condutor de um veículo com mais de oito passageiros não tiver a

experiência de direção como a exigida para a categoria D, mas apenas a exigida para a categoria B. Isso vale para o veículo utilizado para o transporte remunerado ou não.

Pelo exposto, somos pela aprovação dos seguintes projetos de lei: PL nº 7.127/02, PL nº 4.369/98, PL nº 4.391/98, PL nº 4.452/98, PL nº 4.465/98, PL nº 4.710/98, PL nº 4.718/98, PL nº 212/99, PL nº 816/99, PL nº 817/99, PL nº 3.931/00, PL nº 4.885/01, PL nº 6.976/02, PL nº 7.391/02, PL nº 1.012/03 e PL nº 2.715/03 na forma do Substitutivo que apresentamos, e somos pela rejeição dos demais analisados: PL nº 4.458/98, PL nº 4.870/98, PL nº 524/99, PL nº 1.466/99, PL nº 2.273/99, PL nº 2.837/00, PL nº 4.228/01, PL nº 5.080/01, PL nº 5.724/01, PL nº 7.283/02, PL nº 7.452/02 e PL nº 939/03. É o voto.

Sala da Comissão, em _____ de 2004.

Deputado NEUTON LIMA
Relator

2004.897.083

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.127, DE 2002

Altera os arts. 140, 143, 144 e 147 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a disciplinar a habilitação de condutores de veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera os arts. 140, 143, 144 e 147 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo novas condições para a apuração dos exames de habilitação e para a habilitação de candidatos que pleiteiam conduzir apenas tratores e máquinas agrícolas.

Art. 2º O art. 140 da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:(NR)

.....
II - saber ler e escrever, exceção feita aos condutores dos veículos relacionados no art. 144;(NR)

....."

Art. 3º O art. 143 da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com a seguintes redações para o "caput" e para o inciso V, e com o acréscimo do seguinte § 2º, renumerando-se o atual § 2º como § 3º:

"Art. 143. Os candidatos, exceto os que pleiteiam habilitar-se somente para a condução dos veículos mencionados no art. 144 deste Código, poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:(NR)

.....

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, semi-reboque, trailer ou articulada tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares(NR);

.....

§ 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 (seis mil) quilogramas, ou cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista (AC)."

Art. 4º O art. 144, da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 144. O candidato, para habilitar-se exclusivamente à condução, inclusive na via pública, de trator de roda, trator de esteira, trator misto ou equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação, será submetido apenas ao exame de direção veicular específico e ao de aptidão física e mental (NR).

§ 1º Não se exigirá dos candidatos referidos no "caput" a prévia habilitação nas demais categorias, nem a experiência em conduzir outros veículos (AC).

§ 2º Os condutores habilitados nas categorias B, C, D e E, independentemente da realização de exame de direção veicular específico,

podem conduzir na via pública os veículos a que se refere o "caput" deste artigo.(AC)"

Art. 5º O § 2º do art. 147, da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.
147.....
.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, e realizado junto a entidade credenciada pelo órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal (NR).”

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado NEUTON LIMA
Relator

2004.897.083