



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.827-A, DE 2020

(Do Sr. Rogério Peninha Mendonça)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre a habilitação para a condução de combinação de veículos formada por unidade tratora e trailer; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 3942/20, apensado (relator: DEP. EVAIR VIEIRA DE MELO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 3942/20

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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 a habilitação para a condução de combinação de veículos formada por unidade tratora e trailer.

Art. 2º O art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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 ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

.....

§ 4º Para a condução de combinação de veículos formada por unidade tratora e trailer, exige-se:

I – categoria B, se o peso bruto total da unidade tratora não exceder três mil e quinhentos quilogramas e, o do reboque, semirreboque, trailer ou articulada três mil e quinhentos quilogramas,;

II – categoria C, se o peso bruto total da unidade tratora exceder três mil e quinhentos quilogramas e, o do reboque, semirreboque, trailer ou articulada for inferior a seis mil quilogramas;

III – categoria E, se o peso bruto total da unidade tratora exceder três mil e quinhentos quilogramas e, o do reboque,

semirreboque, trailer ou articulada, for igual ou superior a seis mil quilogramas” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O propósito deste projeto de lei é assegurar a todos os que lidam com a execução ou o cumprimento da lei de trânsito absoluta segurança quanto à habilitação necessária para a condução de cada tipo de combinação de veículos formada por unidade tratora e reboque, semirreboque, trailer ou articulada.

Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 143, trata da matéria apenas no caso de oreboque, semirreboque, trailer ou articulada possuir peso bruto total igual ou superior a seis mil quilogramas ou lotação superior a oito lugares. Nessa hipótese, exige-se que o condutor seja habilitado na categoria E. Nas situações mais comuns, ressalte-se, em que o reboque, semirreboque, trailer ou articulada possui menos de seis toneladas e lotação limitada a oito lugares, a lei é silente.

Na falta dessa manifestação explícita do legislador, o Conselho Nacional de Trânsito - Contran vem tentando preencher as lacunas por meio da expedição de normas que tratam do assunto em detalhe, como a Resolução nº 789/20, que consolida diversos textos normativos cujo tema era o processo de formação de condutores. Entretanto, por mais razoável que seja a iniciativa do Contran, é fato que a definição dos parâmetros da habilitação para a condução de reboque, semirreboque, trailer ou articulada por resolução gera insegurança tanto para os condutores como para a fiscalização. Não foram raras as vezes nas quais os órgãos de trânsito tiveram de analisar a questão da habilitação para a condução de trailer, em tese e em casos concretos, em face da incompletude da lei.

Acreditamos que esse problema pode ser resolvido plenamente com a introdução de pequenas alterações no art. 143 do CTB. Nossa proposta é criar um parágrafo adicional que se ocupe, em específico, da habilitação que o condutor deve possuir para conduzir cada tipo de combinação de veículos formada por unidade tratora e reboque, semirreboque, trailer ou articulada. Nele, três casos são previstos:

(i) se o peso bruto total da unidade tratora não exceder 3.500 kg e, o do reboque, semirreboque, trailer ou articulada, 3.500kg, o condutor pode estar habilitado na categoria B; (ii) se o peso bruto total da unidade tratora exceder 3.500 kg e, o do reboque, semirreboque, trailer ou articulada for inferior a 6.000 kg, o condutor deve estar habilitado na categoria C; (iii) por fim, se o peso bruto total da unidade tratora exceder 3.500 kg e, o do reboque, semirreboque, trailer ou articulada, for igual ou superior a 6.000 kgo condutor deve estar habilitado na categoria E.

Nossa intenção foi garantir, com responsabilidade, àqueles que possuem habilitação na categoria B e já conduzem reboque ou semirreboques de tamanho pequeno ou médio tranquilidade para ir às estradas. Foi também disciplinar de maneira muito clara em que situação a categoria B é insuficiente, exigindo-se a C para a condução de reboques e semirreboques. Em relação à categoria E, não houve inovação, somente o reposicionamento do tema, que se achava inserido no inciso V do *caput*.

Esperamos, com esta iniciativa, pacificar o assunto, dando aos adeptos do turismo rodoviário e à indústria dedicada ao setor a indispensável segurança para planejar suas ações e seus investimentos, sem prejuízo para a segurança do trânsito.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2020.

Deputado **ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 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 excede 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.

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.

CAPÍTULO 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.

§ 4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a CNH nas categorias A, B e AB.

.....
.....

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.

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

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

LEI Nº 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 exceda 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 exceda 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 exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda 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 exceda 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 Nº 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.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 3.827, DE 2020

(Apensado o PL nº 3.942, de 2020)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre a habilitação para a condução de combinação de veículos formada por unidade tratora e trailer.

Autor: Deputado ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA (MDB/SC)

Relator: Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO (PP/ES)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei que ora examinamos pretende alterar as categorias de habilitação exigidas para conduzir veículos com unidade acoplada do tipo trailer, reboque, semirreboque ou articulada. Para tanto, altera o art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para escalaronar a habilitação necessária para conduzir unidade tratora, de acordo com o peso bruto do veículo tracionador e do veículo tracionado.

Para veículos com peso bruto total de até 3.500 kg e unidade tracionada com até 3.500 kg, exige-se habilitação de categoria B; para veículos com peso bruto superior a 3.500 kg e unidade tracionada com até 6.000 kg, exige-se habilitação tipo C; e para veículos com peso bruto total superior a 6.000 kg e unidade tracionada também superior a esse peso, a habilitação exigida é do tipo E.

O Autor da proposta justifica a iniciativa argumentando que o CTB trata da matéria apenas no caso de o reboque, semirreboque, trailer ou unidade articulada possuir peso bruto total igual ou superior a 6.000 kg ou lotação superior a oito lugares, exigindo que o condutor seja habilitado na categoria E. De acordo com seu entendimento, a Lei é silente nos casos em que o reboque, semirreboque, trailer ou

LexEdit
* c d 2 2 7 7 2 7 7 1 9 8 0 *



unidade articulada possua menos de 6.000 kg e lotação limitada a oito lugares, o que justificaria a regulação do assunto por meio de alteração no CTB.

Tramita, apensado, o Projeto de Lei nº 3.942, de 2020, do Deputado Márcio Alvino, que tem objetivo similar à proposição principal. Ele permite que os habilitados da categoria B conduzam veículo automotor cuja unidade tratora 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 e, em todos os casos, a lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista. Justifica o Autor do projeto apensado que a proposta intenta tratar de forma isonômica quem conduz um veículo motorcasa e quem conduz um veículo puxando uma unidade acoplada.

As proposições foram distribuídas às Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição, Justiça e de Cidadania (CCJC) e estão sujeitas à apreciação conclusiva das Comissões.

Aberto o prazo regimental, os projetos não receberam emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe salientar que o projetos de lei em análise já receberam pareceres favoráveis nesta Comissão, oferecidos pelo relatores que me antecederam, Deputados Juninho do Pneu e Vicentinho Júnior, os quais não chegaram a ser apreciados.

Entretanto, em 2 de setembro de 2022, após a apresentação dos referidos pareceres, entrou em vigor a Lei nº 14.440, que, entre outras modificações, introduziu o § 4º no art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Referido dispositivo estabelece que *“Respeitada a capacidade máxima de tração da unidade tratora, os condutores das categorias B, C e D podem conduzir combinação de veículos cuja unidade tratora se enquadre na respectiva categoria de habilitação e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha menos de 6.000*



LexEdit
* CD227727719800*

kg (seis mil quilogramas) de peso bruto total, e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares”.

Vê-se, portanto, que o mérito dos projetos de lei em análise foram atendidos por meio da alteração legislativa acima descrita. Dessa forma, de acordo com a legislação em vigor, já é possível a condutor das categorias B, C e D dirigir veículo capaz de tracionar unidade com peso bruto inferior a 6.000kg, como defendem os projetos.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.827, de 2020, e do Projeto de Lei nº 3.942, de 2020.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2022.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

Relator – PP/ES





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.827, DE 2020

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição o Projeto de Lei nº 3.827/2020, e do PL 3942/2020, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Evair Vieira de Melo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Bozzella, Carlos Chiodini, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Maurício Dziedricki, Mauro Lopes, Paulo Eduardo Martins, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vicentinho Júnior, Aelton Freitas, Alexandre Leite, Arnaldo Jardim, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguiri, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Marcos Aurélio Sampaio, Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Rodrigo de Castro, Tereza Cristina, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 14/12/2022 19:38:04:123 - CVT
PAR 1 CVT => PL 3827/2020

PAR n.1

