



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 2.872-A, DE 2004

(Do Sr. Leandro Vilela)

Altera o art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a condução regular de passageiros em carrocerias de veículos de carga ou mistos, na área rural; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. PHILEMON RODRIGUES).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a condução regular de passageiros em carrocerias de veículos de carga ou mistos, na área rural.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte § 2º ao art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

*"Art. 108. ....*

*.....*  
§ 2º A autorização de que trata o caput será concedida, em caráter permanente, nos casos de condução de passageiros entre localidades ou propriedades situadas na área rural, para as quais não haja linha regular de ônibus com a mesma rota de origem-destino." (AC)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

Todos sabemos da restrição de mobilidade a que se encontra submetida a população assentada na zona rural do Brasil. Inúmeras localidades e propriedades situadas em áreas remotas não dispõem de serviços regulares de transporte coletivo, pelo que seus moradores se deslocam a pé ou em lombo de animal até a via mais próxima onde possam acessar uma condução, como também em veículos dos donos de fazendas ou de viajantes.

Atualmente, os fazendeiros vêm-se constrangidos ao pagamento de multa quando transitam em rodovias no trajeto entre suas fazendas e a cidade ou entre propriedades distintas, conduzindo peões, aldeões ou membros de sua própria família em veículos utilitários, que são os mais usados na área rural para o transporte de pessoas e produtos. Os donos ou condutores desses veículos são parados pela fiscalização rodoviária e, de acordo com o art. 230, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro, autuados com multa gravíssima, que equivale a R\$191,54, se naquela via houver linha regular de ônibus.

À multa pode ser aditada medida administrativa de retenção do veículo, surpresa desagradável, além do prejuízo causado para todos os ocupantes do veículo.

Trata-se de procedimento inaceitável num país de dimensões continentais e com imensas diferenças sócioculturais, no qual convivem o abastado que se desloca de automóvel de luxo e o pobre que anda a pé.

Diante da realidade apresentada e reconhecendo a necessidade legítima, dessa parcela da população afetada, de efetuar seus deslocamentos de modo tranquilo e seguro com os meios disponíveis, propomos alterar a lei de disciplinamento do trânsito. Essa modificação objetiva legalizar o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto no deslocamento entre localidades ou propriedades situadas na área rural, para o qual inexiste linha regular de ônibus com a mesma rota de origem-destino.

Pela pertinência da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de janeiro de 2003.

Deputado LEANDRO VILELA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**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 IX DOS VEÍCULOS

---

### Seção II Da Segurança dos Veículos

---

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no caput não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código.

\* Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

---

## CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

---

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pará-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art.104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art.136:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

wa) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN:

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de

tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

---

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PARECER VENCEDOR**

#### **I – Relatório**

O presente projeto de lei pretende alterar o disposto no Artigo 108 do Código de Trânsito Brasileiro, com objetivo de autorizar em caráter permanente a condução de passageiros entre localidades ou propriedades situadas em áreas rurais, para quais não haja linha regular de ônibus com a mesma rota de origem e destino.

Nesta comissão, o citado projeto recebeu parecer favorável do ilustre Deputado Aracely de Paula, o qual apresentou um substitutivo, estabelecendo que esta autorização seja concedida pelo um prazo de doze meses, renovável, subsequentemente, por igual período, até que a autoridade pública responsável possa implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros.

Preliminarmente, não podemos esquecer que o atual Código de Trânsito Brasileiro, sancionado em 1997, veio com o objetivo de conceder maior segurança no trânsito, inibindo práticas que eram comuns no passado, como a imprudência e a violência no trânsito, atributos que contribuíam para o aumento significativo no número de mortes no trânsito.

Dessa forma, esta legislação tem contribuído para conscientizar o cidadão brasileiro sobre a importância da vida e da responsabilidade em conduzir um veículo, e do melhor modo de se portar como passageiro ou pedestre.

Assim, entendemos que antes de propor qualquer alteração nesta legislação, deva-se analisar tecnicamente, legalmente, socialmente, e principalmente se a mesma não colocará em risco a vida do cidadão brasileiro.

Sob o entendimento supra, passamos a analisar o dispositivo legal, objeto da presente proposta legislativa, sob o princípio básico, que a lei deve ser sempre clara e cristalina para ser bem compreendida e, ainda, afastar as nefastas hipóteses de interpretações esdrúxulas, contrárias ao ordenamento jurídico, impedindo a execução do seu verdadeiro sentido.

O citado artigo 108, estabelece que onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em

veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança, estabelecidas neste Código e pelo Contran.

O texto acima mencionado é por demais claro e dispensa outra interpretação que não aquela advinda da forma gramatical, ou seja, a regra geral é que todas as pessoas sejam transportadas em veículos que ofereçam a segurança veicular básica, e que estão estabelecidas no próprio Código de Trânsito, como cabine fechada, bancos confortáveis, cinto de segurança, encosto de cabeça e outros dispositivos que possam ser criados visando a segurança dos passageiros.

Esta é regra básica para ser aplicada nas cidades, nas rodovias, inclusive nas áreas rurais. Contudo, o legislador criou uma exceção a regra, a qual está claramente estabelecida no Artigo 108, e deixou a cargo da autoridade de trânsito responsável, a obrigação de examinar se é pertinente ou não o transporte de pessoas em veículos de carga naquela localidade.

## **II – Voto**

A autoridade de trânsito que o legislador faz referência no Artigo 108 é a que tem poder de autorizar ou não o transporte de pessoas em veículo de carga, ou seja, o responsável pela Secretaria de Trânsito do Município, caso esteja sob a sua circunscrição, ou então, o responsável pela pelo Departamento de Trânsito do Estado, ambas as competências previstas no Artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro.

Com relação a autorização está tem que ser precária mesmo, pois a regra básica estabelecida no Código de Trânsito é que as pessoas devam ser transportadas em veículos de passageiros com toda a segurança necessária, e não em veículos de carga, como animais ou mercadorias.

Já a autoridade de trânsito tem a missão de analisar se concede ou não esta autorização, de caráter de excepcional a regra básica, para que as pessoas sejam transportados em veículos de carga. Para tanto, a autoridade de trânsito levará em conta, todas as peculiaridades que envolvem a questão, como a rota, pavimentação da via, tipo de veículo e, principalmente, o prazo que deve durar esta autorização, em observância a outros requisitos estabelecidos na legislação de trânsito.

Além disso, o Artigo 108 estabelece que o Conselho Nacional de Trânsito poderá disciplinar a respeito, ou seja, a autoridade de trânsito poderá recorrer ao CONTRAN para ter regras específicas, antes de conceder a autorização.

Na verdade, o disposto no Artigo 108 estabelece que as pessoas possam ser transportadas em carroçaria de caminhão, em caráter excepcional, e com o devido aval de uma autoridade de trânsito, seja municipal ou estadual, de acordo com as normas de segurança aplicáveis ao caso.

Assim, se existem fazendeiros que transportam seus trabalhadores, inclusive, em veículos de carga, ou seja, na carroçaria de um caminhão, conforme alegado pelo autor, e que estão sendo autuados pela fiscalização, entendemos que os mesmos devam procurar a autoridade de

trânsito responsável, visando a obtenção da autorização, em caráter precário, conforme previsto no atual Artigo 108 do Código de Trânsito Brasileiro.

Agora, na hipótese de existirem, casos de pessoas realizando o transporte de passageiros em veículos de carga, e cobrando tarifa por este transporte, ou então transportando freqüentemente trabalhadores, entendemos que estes devam continuar sendo autuados, nos termos do Artigo 230, inciso II do Código de Trânsito Brasileiro, pois estes infratores demonstram que não possuem qualquer respeito por estas pessoas transportadas, principalmente com a segurança dos mesmos, expondo-os a possíveis acidentes.

Face o exposto, entendemos ser desnecessário a alteração do disposto no Artigo 108 do Código de Trânsito Brasileiro, sob pena, caso seja aprovado o citado projeto, de estar regulamentando a prática de transportar pessoas em carroçaria de caminhões como regra básica, e assim contribuir de forma direta para possíveis acidentes de trânsito e consequentemente aumentar o número de vítimas.

Face o exposto, votamos contra a aprovação do Projeto de Lei nº 2.872, de 2004, de autoria do ilustre Deputado Leandro Vilela.

Sala da Comissão, 24 de novembro de 2004.

Deputado Philemon Rodrigues  
Relator do Vencedor

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.872/2004, nos termos do parecer vencedor do Deputado Philemon Rodrigues. O parecer do Deputado Aracely de Paula passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Domiciano Cabral, Francisco Appio, Humberto Michiles, Lael Varella, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Philemon Rodrigues, Romeu Queiroz, Telma de Souza, Aroldo Cedraz, Eliseu Padilha e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2004.

Deputado WELLINGTON ROBERTO  
Presidente

### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ARACELY DE PAULA**

#### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do eminentíssimo Deputado Leandro Vilela, tem por objetivo possibilitar a concessão, em caráter permanente, de autorização para o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que entre localidades ou propriedades situadas na área rural, onde não exista linha regular de transporte coletivo com a mesma rota origem-destino.

Em sua justificação, o ilustre Autor argumenta que as condições de mobilidade no Brasil são precárias, especialmente para a população mais carente e moradora em área rural, o que faz com que muitas pessoas tenham que se deslocar por grandes distâncias em lombo de animais ou até mesmo a pé, para que possam ter acesso às vias onde existem outras formas de condução.

Outro ponto que é destacado, refere-se à pesada penalidade imposta pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de multa gravíssima e apreensão do veículo, para os condutores que transportarem passageiros em compartimento de carga sem autorização. Tais punições inibiriam a única forma de atenuar as distâncias para significativa parte da população rural carente, que é a carona nos utilitários e caminhões dos fazendeiros e viajantes que trafegam por essas vias.

Por fim, o Autor alega que o projeto busca atender uma necessidade legítima da população, que é a de ter um deslocamento tranquilo e seguro com os meios disponíveis, fato que não pode ser desprezado em um país com as dimensões e diferenças socioculturais do Brasil.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o relatório.

## II - VOTO

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre matéria referente a legislação de trânsito e tráfego, no que concerne ao seu mérito.

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, tem, como uma de suas características mais marcantes, a severidade das penalidades, na forma da elevação do valor pecuniário das multas e das restrições das medidas administrativas impostas a alguns tipos de infrações. Espera-se, assim, inibir as ações que se caracterizam como prejudiciais à segurança do trânsito e, consequentemente, dos seus usuários.

Entre essas infrações encontra-se a de conduzir o veículo transportando passageiros no compartimento de carga, salvo por motivo de força maior e com permissão da autoridade competente – art. 230, inciso II, do CTB –, para a qual foi estipulada a penalidade de multa de natureza gravíssima, que redunda no registro de sete pontos na carteira do condutor, além da aplicação das medidas administrativas de apreensão e remoção do veículo.

O legislador, considerando a realidade social e econômica de grande parte da população brasileira, sabiamente previu no art. 108 do mesmo Código que *“onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.”* Dessa forma, foi reconhecida a necessidade premente de deslocamento de uma grande massa populacional e salvaguardados os demais itens da segurança do trânsito previstos na legislação.

Posteriormente, por meio da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, ficou estabelecido que essa autorização não poderia exceder ao prazo de doze meses, após o qual a autoridade pública responsável deveria implantar o serviço de transporte coletivo de passageiros.

Ora, é sabido que a implantação de um serviço de transporte público coletivo de passageiros depende do atendimento a algumas regras básicas,

como demanda suficiente de passageiros pagantes, para que não seja extremamente deficitário e necessite de alto índice de subsídio por parte do poder concedente.

Também é sabido que a maior parte das prefeituras brasileiras, notadamente as menos abastadas, não possuem condições de arcar com um serviço regular de transporte em todas as vias e localidades do município que dele necessitam. A maior prova dessa afirmação é a realidade que se mostra após mais de seis anos de vigência da Lei nº 9.602/98, onde a grande maioria das áreas rurais, especialmente das regiões mais pobres do País, continuam sem serviço de transporte coletivo de passageiros.

Feitas essas considerações, entendemos que a proposta em análise, que visa permitir a delegação, em caráter permanente, de autorização para o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que seja feito entre localidades situadas na área rural não servidas por linha regular de ônibus com a mesma rota de origem-destino, vem ao encontro dos anseios da população usuária desse tipo de transporte, além de preservar as demais normas de segurança previstas no CTB.

No entanto, a exemplo de outros serviços de transporte, como o de táxi, prestados com delegação na forma de autorização, pensamos que esta não pode ser permanente mas, sim, temporária, por um prazo de doze meses, renovável, de modo subseqüente, por igual período. A renovação deve ficar condicionada à permanência da situação de inexistência de linha de transporte coletivo regular no trajeto objeto da autorização.

Assim, propomos adequar a redação do atual parágrafo único do art. 108 à idéia da prorrogação da autorização.

Expostas as nossas razões, somos pela aprovação, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 2.872, de 2004, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 27 de maio de 2004.

Deputado ARACELY DE PAULA

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.872, DE 2004**

Altera a redação do art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a autorização de transporte de passageiros em veículos de carga ou misto, na área rural.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 3º Esta Lei altera o art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a autorização de transporte de passageiros em veículos de carga ou misto na área rural.

Art. 4º O parágrafo único do art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 108.....**

*Parágrafo único.* A autorização citada no *caput* será concedida por um prazo de doze meses, renovável, subsequentemente, por igual período, até que a autoridade pública responsável possa implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 27 de maio de 2004.

Deputado ARACELY DE PAULA

**FIM DO DOCUMENTO**