

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI N° 724, DE 2003

Apensados: PLs nº 8.841/2017, 4.223/2020, 3.239/2023,
3.596/2023, 3.717/2023 e 4.900/2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre circulação de veículos de tração e crimes de trânsito.

Autor: Deputado MILTON MONTI

Relator: Deputada MARUSSA BOLDRIN

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 724, de 2003, objetiva proibir a circulação de veículos de tração nas rodovias federais após as 18h, aumentar a pena do crime de embriaguez ao volante (art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro), além de criar figuras típicas específicas para os casos de homicídio e lesão corporal decorrentes de embriaguez ao volante.

Apensadas a esta encontram-se as seguintes proposições:

- a) PL nº **8.841/2017**, do Deputado Alceu Moreira, que pretende alterar a redação do art. 101 do CTB para permitir a circulação de tratores e máquinas agrícolas, mediante autorização especial de trânsito, concedida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade de seis meses, desde que a viagem não ultrapasse dez quilômetros de distância, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias;
- b) PL nº **4.223/2020**, do Deputado Schiavinato, que pretende alterar os arts. 96 e 144 do CTB para incluir a colhedeira entre os tipos de veículo de tração e disciplinar os requisitos para conduzir tal veículo;
- c) PL nº **3.239/2023**, do Deputado Padovani, que pretende alterar o art. 101 do CTB para permitir a circulação de tratores e máquinas agrícolas, mediante autorização especial de trânsito, concedida pela autoridade com circunscrição sobre a via, de forma definitiva, com validade até seu sucateamento, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), desde que observados os seguintes requisitos: (i) o veículo deve ser registrado em cadastro específico do Ministério da Agricultura e Pecuária; (ii) trânsito permitido somente em via rural, do



amanhecer ao pôr do sol, com velocidade máxima de 60 km/h, respeitado o limite inferior definido pela sinalização da via; (iii) percurso de cada viagem com ausência de curvas; e (iv) uso de sinalização prévia ao longo de 300 metros do percurso da via, para advertir os usuários sobre a presença do veículo;

- d) PL nº **3.596/2023**, do Deputado Sergio Souza, que pretende incluir o art. 101-A no CTB para permitir a circulação de tratores e máquinas agrícolas nas rodovias públicas, valendo-se, excepcionalmente e quando houver necessidade, também do acostamento independentemente de autorização especial de trânsito, desde que: (i) esteja acompanhado de batedores; (ii) não exceda o trajeto de 10 quilômetros em rodovias federais ou 20 quilômetros em rodovias estaduais, podendo transitar qualquer distância em rodovias municipais; e (iii) transite em período diurno; prevendo, ainda que a excepcionalidade prevista para o uso do acostamento não exime o condutor ou o proprietário do veículo da responsabilidade por eventuais danos que possa causar à rodovia ou a terceiros;
- e) PL nº **3.717/2023**, do Deputado Cobalchini, que pretende alterar a redação do art. 101 do CTB para permitir a circulação de tratores e máquinas agrícolas, mediante autorização especial de trânsito, nas mesmas condições que os demais veículos ou combinações de veículos utilizados no transporte de carga;
- f) PL nº **4.900/2023**, do Deputado Geraldo Mendes, que pretende alterar a redação do art. 101 do CTB para permitir a circulação de máquinas pesadas, em percursos de no máximo 5 km de extensão, acompanhadas de dois batedores, um atrás e outro à frente da máquina, dotados de equipamentos de sinalização do tipo giroflex, na forma regulamentada pelo Contran.

Os projetos foram distribuídos à Comissão de Viação e Transportes (CVT) e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54 do Regimento Interno), tramitam sob o regime ordinário e sujeitam-se à apreciação do Plenário.

A CVT aprovou, em 20/06/2007, parecer pela rejeição do Projeto de Lei nº 724/2003. Após esse fato é que as demais proposições foram apensadas.

Na CCJ o projeto foi distribuído ao Dep. Tião Medeiros (PP/PR) que apresentou parecer em 21/05/2025 mas que, por aguardar a conclusão das tratativas junto à Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN para regulação do tema por meio de resolução do Contran, não pôde ser votado antes do término daquela sessão legislativa, menção importante e justa ao colega parlamentar pelo brilhante relatório apresentado nesta comissão e que reproduzimos em grande parte nesta oportunidade.

Compete-nos, em relação às proposições, a análise da constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e do mérito, de acordo com o despacho de distribuição.



* C D 2 5 1 9 0 2 7 2 4 7 0 0 *

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Sob o ponto de vista da **constitucionalidade** e da **juridicidade** não temos restrições à livre tramitação da matéria, vez que a competência para a mesma é deferida privativamente à União (art. 22, XI).

Ademais, o Congresso Nacional é instância legítima para a apreciação de temas desse jaez (art. 48). Por fim, vale lembrar que a iniciativa da proposição também se coaduna com a previsão constitucional (art. 61).

Quanto à **técnica legislativa** não temos maiores restrições, à vista do que dispõe o Lei Complementar nº 95/98 e suas alterações posteriores, sobretudo com a correção formal carreada para a matéria pelo Substitutivo adiante formalizado.

Passa-se, então, à análise do **mérito** das proposições.

O PL nº **724/2003** pretende, em síntese, proibir a circulação de veículos de tração nas rodovias federais após as 18h, aumentar a pena do crime de embriaguez ao volante (art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro), além de criar figuras típicas específicas para os casos de homicídio e lesão corporal decorrentes de embriaguez ao volante.

Neste particular, todavia, concordamos com o parecer aprovado na Comissão de Viação e Transportes, que opinou pela **rejeição** da matéria, pelos motivos que se passa a expor.

Em primeiro lugar, a proposta estabelece a vedação de circulação após as 18h, mas não estabelece o final desse período de proibição. Seria necessário estipular horário para que esses veículos pudessem voltar a circular.

Em segundo lugar, a preocupação do autor da matéria quanto à segurança viária já está sanada. Afinal, o Contran disciplina o uso de películas retrorrefletivas para esses veículos, por meio da Resolução nº 948, de 2022. Essa norma especifica os tipos de dispositivos a serem aplicados em toda a estrutura dos reboques e semirreboques, de modo a garantir a visibilidade mesmo no período noturno e, consequentemente, a segurança de todos que utilizam as rodovias, inclusive nos trechos desprovidos de sistema de iluminação.

Em terceiro lugar, tal proibição causaria grave impacto no sistema logístico do país. Vários transportadores optam por circular durante a noite para otimizar o tempo de transporte das viagens. Ademais, são horários com menor movimento de veículos, o que torna a viagem mais rápida e mais segura. Há, ainda, que considerar o fato de que, caso se proíba a circulação de reboques e semirreboques no período noturno, haverá maior concentração de veículos durante o dia, com maior probabilidade de retenção do fluxo e, consequentemente, de maior ocorrência de acidentes.

No que se refere à proposta de se instituir penas mais severas para o condutor que dirige sob influência do álcool, vale ressaltar que o CTB é uma das legislações de trânsito mais rigorosas do mundo. No caso da combinação álcool e direção, a lei brasileira prevê tolerância zero, diferentemente da maioria dos demais países que



* C D 2 5 1 9 0 2 7 2 4 7 0 0 *

admitem certo nível de consumo de álcool que não interfira na capacidade motora do condutor. Portanto, entendemos que não há que se aplicar penas ainda mais severas, mas sim atuar na efetiva fiscalização e investir na educação para o trânsito.

Aponte-se, ademais, que o delito em questão é um crime de perigo abstrato, o que significa dizer que ele se consuma independentemente da demonstração de perigo concreto e efetivo para o bem jurídico tutelado (segurança viária). Basta, portanto, para a caracterização do delito, que o condutor dirija com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa, **mesmo que não haja direção anormal ou infração às regras de trânsito**. Estabelecer a mesma pena prevista para delitos que efetivamente causam dano (como o homicídio culposo, previsto no art. 121, § 3º, do Código Penal), portanto, nos parece violar o princípio da proporcionalidade.

Também não se mostra oportuna a criação de tipos penais específicos para os casos de homicídio e lesão corporal decorrentes de embriaguez ao volante.

Isso porque a Câmara dos Deputados já aprovou, em 2017, alterações no CTB para punir, com mais rigor, o indivíduo que comete os crimes de homicídio culposo ou lesão corporal culposa decorrentes de embriaguez ao volante (art. 302, §3º, e art. 303, §2º, do CTB, incluídos pela Lei nº 13.546/2017). E caso se evidencie, no caso concreto, a presença de dolo (direto ou eventual), o indivíduo responderá pelos crimes de homicídio doloso e lesão corporal dolosa descritos no Código Penal, cujas penas podem até mesmo superar aquelas sugeridas pela proposição.

Por todos esses motivos, somos pela **rejeição** do PL nº 724/2003.

Passemos, agora, à análise dos projetos apensados (PLs nº 8.841/2017, 4.223/2020, 3.239/2023, 3.596/2023, 3.717/2023 e 4.900/2023), que versam sobre o tráfego de tratores e máquinas agrícolas que excedem os limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran.

A legislação atualmente em vigor aborda apenas situações esporádicas de tráfego de veículos que ultrapassam tais limites, deixando de considerar a natureza contínua e previsível das atividades agrícolas, que demandam o deslocamento frequente desses equipamentos nas vias públicas durante o plantio, cultivo e colheita da safra brasileira. Dessa forma, a concessão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para cada deslocamento torna-se uma burocracia excessiva e inadequada para as necessidades do setor.

É necessário portanto, estabelecer critérios específicos para a circulação desses veículos, garantindo não apenas a segurança dos produtores rurais, mas também dos demais usuários das vias públicas. Por exemplo a inclusão de medidas como a exigência de registro no RENAVAM ou RENAGRO, limites de circulação e horários estabelecidos, a necessidade de tráfego imediatamente seguido por outro veículo com sinalização adequada, assim podendo ordenar o trânsito e mitigar os riscos de acidentes.

Além disso, considerando a relevância do agronegócio para a economia brasileira, é fundamental garantir condições adequadas para a produção agrícola, evitando entraves desnecessários que possam impactar negativamente na eficiência e



competitividade do setor. A modernização e a tecnificação do campo demandam uma legislação que acompanhe essas transformações, proporcionando um ambiente propício para o desenvolvimento sustentável da agricultura.

Cumpre destacamos a proposta de inclusão da colhedeira no rol de tipos de veículos de tração, elencados na alínea “e” do inciso II do art. 96 do CTB. Em que pese se tratar de um tipo de máquina agrícola, faz-se necessário classificar a colhedeira (ou colheitadeira) expressamente como veículo automotor, de modo que possa usufruir das prerrogativas para circulação em via pública nas mesmas condições que um trator de rodas ou de esteira, que têm essa previsão legal. Por consequência, há que se ajustar a redação dos art. 115, 129-A e 144, bem como inserir o conceito de colhedeira no Anexo I do Código.

Por fim, a superveniência da Resolução CONTRAN nº 1.017/2024, de 11 de dezembro de 2024, representa um grande avanço para o trânsito de tratores e máquinas agrícolas em vias públicas ao regulamentar boa parte das propostas legislativas contidas nos projetos que estamos acolhendo neste parecer.

Em face de todo o exposto, o voto é pela:

- a) constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela **rejeição** do Projeto de Lei nº **724/2003**; e
- b) constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** dos Projetos de Lei nº **8.841/2017, 4.223/2020, 3.239/2023, 3.596/2023, 3.717/2023 e 4.900/2023, na forma do Substitutivo ora apresentado.**

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

MARUSSA BOLDRIN

Deputada Federal – MDB/GO



**SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI N° 8.841/2017, 4.223/2020,
3.239/2023, 3.596/2023, 3.717/2023 E 4.900/2023**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os critérios para a circulação em vias públicas de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os critérios para o registro e a circulação em vias públicas de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.29

.....

XIV – Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas estão autorizados a utilizar, quando necessário, parte das faixas de rolamento e de acostamento para transitar em rodovias, desde que não invadam a faixa de tráfego em sentido contrário;”

.....

“Art. 99-A. O veículo ou a combinação de veículos agrícolas, bem como tratores ou quaisquer outros aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalho agrícola, que excede as dimensões estabelecidas na forma do art. 99, poderá circular em via pública conforme norma específica do Contran.

.....



* C D 2 5 1 9 0 2 7 2 4 7 0 0 *

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

COLHEDEIRA - veículo automotor utilizado como equipamento agrícola destinado à colheita e ao transporte de lavouras.

...” (NR)

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

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

MARUSSA BOLDRIN

Deputada Federal – MDB/GO

