



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 724-B, DE 2003**

**(Do Sr. Milton Monti)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. GLADSON CAMELI); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 8.841/17, 4.223/20, 3.239/23, 3.596/23, 3.717/23 e 4.900/23, apensados, com substitutivo; e pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do de nº 724/03, principal (relatora: DEP. MARUSSA BOLDRIN).

### **DESPACHO:**

**ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO**

### **APRECIÇÃO:**

**Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário**

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Projetos apensados: 8841/17, 4223/20, 3239/23, 3596/23, 3717/23 e 4900/23

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Votos em separado (2)

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Do Sr. Milton Monti)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta o art. 102-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre a proibição de circulação de veículos de tração, e altera o art. 306, da mesma lei, para disciplinar os crimes de homicídio e de lesão corporal, quando praticados na direção de veículo automotor, estando o condutor sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, e o agravamento das penas para o crime de conduzir veículo automotor nessas condições.

Art. 2º Fica acrescido o seguinte art. 102-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

**“Art. 102-A.** É vedada a circulação de veículos de tração, definidos no art. 96, I, e, nas rodovias federais, após as 18 horas.”

Art. 3º O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 306.** .....

Penas – reclusão, de um a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Praticar homicídio na direção de veículo automotor, em decorrência da conduta descrita no *caput*:

Penas – reclusão, de seis a vinte anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 2º Praticar lesão corporal na direção de veículo automotor, em decorrência da conduta descrita no *caput*: (

Penas – reclusão, de um a oito anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (NR)

Art. 3º Esta lei entrará em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

O art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro classifica, no inciso I, alínea e, os veículos de tração como sendo o caminhão-trator, o trator de rodas, o trator de esteiras e o trator misto.

Considerando essa definição, propomos a proibição de circulação dos veículos assim tipificados nas rodovias federais a partir de 18 horas. A medida, de caráter preventivo, resulta da preocupação com a segurança do trânsito, liberando o leito da via para o tráfego demandado.

Por suas características, os veículos de tração deslocam-se de modo lento, comprometendo a fluidez dos veículos, que no crepúsculo tornam-se causas de sinistros nas vias.

Ainda no tocante à segurança no trânsito, propomos, também, alterações na parte penal do Código de Trânsito.

O homicídio praticado na direção de veículo automotor, estando o agente embriagado ou sob a influência de substância análoga ao álcool, já vem sendo tratado pelos tribunais, por construção jurisprudencial, como

crime doloso, invocando-se o chamado dolo eventual, em que o agente assume o risco de produzir o resultado.

Já é hora, entretanto, de a lei ser absolutamente clara a esse respeito.

Não é possível que milhares de vidas continuem a ser ceifadas em virtude do comportamento irresponsável de pessoas que ignoram ou se esquecem de que álcool e direção não combinam. Não é possível, tampouco, que outras tantas vítimas se vejam lesionadas, muitas vezes de maneira irreversível, em prejuízo próprio e de toda a sociedade, a qual, além de perder um trabalhador ativo, ainda tem que arcar com os elevados custos dos tratamentos.

O Código vigente desde 1997 se propunha a equacionar o grave problema da violência no trânsito. Propôs, para tanto, a aplicação de multas elevadas, como forma de desencorajar os maus motoristas. Entretanto, para as hipóteses previstas por este projeto, a intimidação há de ser real, efetiva; caso contrário, o Brasil não evoluirá nesta área.

Esclarecemos que a proposta legislativa ora apresentada aos ilustres Pares toma como referência, para a dosimetria das penas que prevê, os crimes análogos, previstos nos arts. 121 e 129 do Código Penal, procurando preservar a necessária harmonia sistêmica. De outra parte, as penas previstas para o *caput* do art. 306 também foram agravadas, na esteira das punições previstas no Código Penal para os crimes de perigo comum (arts. 250 e segs.).

Estamos seguros de contar com o apoio desta Casa para a conversão desta importante proposição em lei.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2003.

Deputado Milton Monti

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO  
BRASILEIRO.

CAPÍTULO IX  
Dos Veículos

**Seção I**  
**Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;

- 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
  - 1 - caminhão-trator;
  - 2 - trator de rodas;
  - 3 - trator de esteiras;
  - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
  - a) oficial;
  - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
  - c) particular;
  - d) de aluguel;
  - e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

## Seção II

### Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

.....

## CAPÍTULO XIX

### DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

## Seção II

### Dos Crimes em Espécie

.....

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

## DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

### CÓDIGO PENAL

#### PARTE ESPECIAL

#### TÍTULO I DOS CRIMES CONTRA A PESSOA

#### CAPÍTULO I DOS CRIMES CONTRA A VIDA

##### **Homicídio simples**

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de 6 (seis) a 20 (vinte) anos.

Caso de diminuição de pena

§ 1º Se o agente comete o crime impelido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Homicídio qualificado

§ 2º Se o homicídio é cometido:

I - mediante paga ou promessa de recompensa, ou por outro motivo torpe;

II - por motivo fútil;

III - com emprego de veneno, fogo, explosivo, asfixia, tortura ou outro meio insidioso ou cruel, ou de que possa resultar perigo comum;

IV - à traição, de emboscada, ou mediante dissimulação ou outro recurso que dificulte ou torne impossível a defesa do ofendido;

V - para assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou vantagem de outro crime:

Pena - reclusão, de 12 (doze) a 30 (trinta) anos.

Homicídio culposo

§ 3º Se o homicídio é culposo:

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos.



#### Aumento de pena

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de um terço, se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (catorze) anos.

*\* § 4º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.*

§ 5º Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

*\* § 5º acrescentado pela Lei nº 6.416, de 24 de maio de 1977.*

#### **Induzimento, instigação ou auxílio a suicídio**

Art. 122. Induzir ou instigar alguém a suicidar-se ou prestar-lhe auxílio para que o faça:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 6 (seis) anos, se o suicídio se consuma; ou reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos, se da tentativa de suicídio resulta lesão corporal de natureza grave.

Parágrafo único. A pena é duplicada:

Aumento de pena

I - se o crime é praticado por motivo egoístico;

II - se a vítima é menor ou tem diminuída, por qualquer causa, a capacidade de resistência.

## CAPÍTULO II DAS LESÕES CORPORAIS

#### **Lesão corporal**

Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano.

Lesão corporal de natureza grave

§ 1º Se resulta:

I - incapacidade para as ocupações habituais, por mais de 30 (trinta) dias;

II - perigo de vida;

III - debilidade permanente de membro, sentido ou função;

IV - aceleração de parto:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos.

§ 2º Se resulta:

I - incapacidade permanente para o trabalho;

II - enfermidade incurável;

III - perda ou inutilização de membro, sentido ou função;

IV - deformidade permanente;

V - aborto:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 8 (oito) anos.

Lesão corporal seguida de morte

§ 3º Se resulta morte e as circunstâncias evidenciam que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo:

Pena - reclusão, de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

Diminuição de pena

§ 4º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima,

o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Substituição da pena

§ 5º O juiz, não sendo graves as lesões, pode ainda substituir a pena de detenção pela de multa:

I - se ocorre qualquer das hipóteses do parágrafo anterior;

II - se as lesões são recíprocas.

Lesão corporal culposa

§ 6º Se a lesão é culposa:

Pena - detenção, de 2 (dois) meses a 1 (um) ano.

Aumento de pena

§ 7º Aumenta-se a pena de um terço, se ocorrer qualquer das hipóteses do art. 121, § 4º.

*\* § 7º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.*

§ 8º Aplica-se à lesão culposa o disposto no § 5º do art. 121.

*\* § 8º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.*

### CAPÍTULO III DA PERICLITAÇÃO DA VIDA E DA SAÚDE

#### **Perigo de contágio venéreo**

Art. 130. Expor alguém, por meio de relações sexuais ou qualquer ato libidinoso, a contágio de moléstia venérea, de que sabe ou deve saber que está contaminado:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa.

§ 1º Se é intenção do agente transmitir a moléstia:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

§ 2º Somente se procede mediante representação.

## TÍTULO VIII DOS CRIMES CONTRA A INCOLUMIDADE PÚBLICA

### CAPÍTULO I DOS CRIMES DE PERIGO COMUM

#### **Incêndio**

Art. 250. Causar incêndio, expondo a perigo a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

Aumento de pena

§ 1º As penas aumentam-se de um terço:

I - se o crime é cometido com intuito de obter vantagem pecuniária em proveito próprio ou alheio;

II - se o incêndio é:

a) em casa habitada ou destinada a habitação;

b) em edifício público ou destinado a uso público ou a obra de assistência social ou de cultura;

c) em embarcação, aeronave, comboio ou veículo de transporte coletivo;

d) em estação ferroviária ou aeródromo;

e) em estaleiro, fábrica ou oficina;

f) em depósito de explosivo, combustível ou inflamável;

g) em poço petrolífero ou galeria de mineração;

h) em lavoura, pastagem, mata ou floresta.

Incêndio culposo

§ 2º Se culposo o incêndio, a pena é de detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos.

### **Explosão**

Art. 251. Expor a perigo a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem, mediante explosão, arremesso ou simples colocação de engenho de dinamite ou de substância de efeitos análogos:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

§ 1º Se a substância utilizada não é dinamite ou explosivo de efeitos análogos:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

### **Aumento de pena**

§ 2º As penas aumentam-se de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses previstas no § 1º, I, do artigo anterior, ou é visada ou atingida qualquer das coisas enumeradas no nº II do mesmo parágrafo.

### **Modalidade culposa**

§ 3º No caso de culpa, se a explosão é de dinamite ou substância de efeitos análogos, a pena é de detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos; nos demais casos, é de detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano.

.....  
 .....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 724, DE 2003

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:** Deputado GLADSON CAMELI

## I - RELATÓRIO

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 724, de 2003, proposto pelo Deputado Milton Monti. A iniciativa tem o objetivo de vedar a circulação de veículos de tração nas rodovias, após as dezoito horas, e intensificar as penas por direção sob influência de álcool e prática de homicídio ou lesão corporal, também sob influência de álcool.

Justificando o projeto, o autor argumenta que o trânsito de veículos de tração é lento, comprometendo a fluidez nas vias. O fato seria agravado diante de baixas condições de luminosidade, como no crepúsculo. Em relação à adoção de penas mais severas por uso do álcool ao volante, o autor afirma que a intimidação precisa ser real, efetiva, ou os crimes continuarão a ocorrer. De outra parte, acrescenta que o aumento das penas procura seguir a dosimetria adotada no Código Penal, de sorte a manter a “necessária harmonia sistêmica”.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

No que concerne às mudanças sugeridas no capítulo dos crimes de trânsito, do Código de Trânsito Brasileiro, lembro que esta Casa já aprovou o Projeto de Lei nº 735, de 2003, que cuida exatamente da instituição de penas mais severas para os condutores que dirigem sob influência do álcool. Saliente-se que, hoje, tal proposição já se encontra transformada em norma jurídica.

Não me parece adequado, portanto, que esta Comissão promova novas alterações na matéria, sem dar oportunidade sequer a que as determinações há pouco aprovadas sejam avaliadas, na prática.

Quanto à proibição imposta aos veículos que tracionam reboque ou semi-reboque – de circular depois das dezoito horas em rodovia federal – seria importante perguntar, já de início, quando essa proibição cessaria. De fato, o projeto é omissivo a esse respeito. Sabe-se que o caminhão deve interromper a viagem às dezoito horas mas não se sabe quando pode retomá-la.

Em que pese essa incongruência, a maior falha da proposta é outra, em minha opinião. Creio que o Autor pouco se deteve nas consequências econômicas da medida que sugeriu e não mediu as implicações, para a segurança viária, da concentração do trânsito de caminhões apenas no período diurno.

Imaginando que a intenção do projeto seja proibir a circulação de reboques e semi-reboques de seis da tarde às seis da manhã, estaríamos reduzindo à metade o tempo disponível para o transporte rodoviário de carga, que responde por mais de 60% do deslocamento de mercadorias no País.

Evidentemente, seria necessário um estudo de fôlego para mensurar a perda de eficiência do setor, em razão da medida adotada. Para efeito da discussão que travamos aqui, todavia, esse tipo de análise parece dispensável. Basta admitir que o aumento do tempo de viagem, a retenção de

mercadorias perecíveis, o planejamento das paradas, a redução da fluidez com o acúmulo de caminhões durante o dia e a trabalhosa fiscalização da norma gerariam custo social de tal ordem que dificilmente qualquer benefício obtido com a redução de acidentes nas estradas, no período noturno, poderia compensar.

De mais a mais, recorde que entrou em vigor, há não muito tempo, resolução do Conselho Nacional de Trânsito (nº 132/02) que obriga a utilização de faixas refletivas de segurança nas partes laterais e traseira das carrocerias dos veículos de carga.

É o caso, assim, de aguardar uma avaliação dessa medida, cuja implantação, apesar de muito menos onerosa do que a sugerida pelo autor, já suscitou enorme debate e controvérsia.

Por derradeiro, gostaria de alertar para o fato de que grande parte dos acidentes que envolvem caminhões nas estradas, especialmente à noite, está relacionada ao cansaço do motorista, que muitas vezes cumpre jornada de trabalho estafante. Para resolver esse problema, no entanto, o Congresso vem discutindo, já há algum tempo, o Projeto de Lei nº 2.660/96, que institui o tempo de direção para condutores de caminhões e ônibus, nas rodovias. Atualmente, a matéria está pronta para a pauta, no Plenário desta Casa, após ter recebido substitutivo do Senado Federal.

**Sendo essas as ponderações que tinha a fazer, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 724, de 2003.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2007.

Deputado GLADSON CAMELI  
Relator



### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 724/03, nos termos do parecer do relator, Deputado Gladson Cameli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, Jilmar Tatto, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Urzeni Rocha, Cristiano Matheus, Edinho Bez, José Airton Cirilo, Marinha Raupp, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2007.

Deputado MAURO LOPES

Vice-Presidente

## PROJETO DE LEI N.º 8.841, DE 2017

(Do Sr. Alceu Moreira)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a circulação de tratores e máquinas agrícolas, sob condições específicas.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-724/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a emissão de autorização especial de trânsito, para circulação de tratores e máquinas agrícolas.

Art. 2º O art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 101. Aos veículos ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, bem como aos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, que não se enquadrem nos limites de peso ou dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

.....

§ 4º Aos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com validade de seis meses, desde que a viagem não ultrapasse dez quilômetros de distância, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.” (NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

O art. 99 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, estabelece que somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atendam os limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Para regulamentar a questão, o Contran editou a Resolução do Contran nº 210/06 e definiu que os veículos não articulados, como as máquinas agrícolas, só podem transitar nas vias públicas se tiverem largura máxima de 2,60m, altura máxima de 4,40m e comprimento máximo de 14,0m.

Por outro lado, o art. 101 do CTB permite o trânsito de veículos ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível que não se enquadrem nos limites de peso ou de dimensões estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Nesses casos, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá conceder Autorização Especial de Trânsito (AET), com prazo certo e válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

A Resolução nº 520/2015, veio para regulamentar esse assunto, estabelecendo os requisitos para o trânsito de veículos com dimensões acima do estabelecido pelo Contran, exigindo, nesses casos, a emissão da AET pela autoridade com circunscrição sobre a via. Essa norma, entretanto, não inclui os aparelhos automotores utilizados na agricultura, uma vez que o art. 101 do CTB permite esse trânsito especial apenas para veículos ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, mas não para tratores e máquinas agrícolas, que só podem transitar embarcados em um veículo de carga, ainda que a viagem seja curta.

Tendo em vista que as máquinas agrícolas têm sua fundamental utilização no labor do campo e que o seu tráfego em vias públicas ocorre



esporadicamente, no estrito trajeto necessário para deslocar-se de uma propriedade a outra próxima, entendemos necessário o ajuste do Código de Trânsito, no sentido de que seja permitido o trânsito desses veículos nas vias, desde que munidos da respectiva AET, a qual poderia ser dada com prazo de validade de seis meses, para trajetos de até 10 km.

Pelas razões expostas, apresentamos a presente iniciativa, para alterar a legislação de trânsito e permitir que também seja emitida AET para o trânsito de tratores e máquinas agrícolas que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões definidos pelo Contran.

Pela importância que essa proposta representa para o setor agrícola, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, 11 de outubro 2017.

Deputado **ALCEU MOREIRA**

**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 IX  
DOS VEÍCULOS**

**Seção I  
Disposições Gerais**

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação

de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. (Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

.....  
.....

## RESOLUÇÃO Nº 210 DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006

Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Considerando o que consta do Processo nº 80001.003544/2006-56;

Considerando o disposto no art. 99, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre peso e dimensões; e

Considerando a necessidade de estabelecer os limites de pesos e dimensões para a

circulação de veículos, resolve:

Art. 1º As dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são as seguintes:

- I – largura máxima: 2,60m;
- II – altura máxima: 4,40m;
- III – comprimento total:
  - a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 metros;
  - b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 metros;
  - b1) veículos não articulados de característica rodoviária para o transporte coletivo de passageiros, na configuração de chassi 8X2: máximo de 15 metros; [\(Redação dada pela Resolução CONTRAN nº 628, de 2016\)](#)
  - c) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 18,60 metros;
  - d) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque: máximo de 18,60 metros;
  - e) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80;
  - f) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 metros.

§ 1º Os limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas são os seguintes:

- I – nos veículos não-articulados de transporte de carga, até 60 % (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
- II – nos veículos não-articulados de transporte de passageiros:
  - a) com motor traseiro: até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;
  - b) com motor central: até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos;
  - c) com motor dianteiro: até 71% (setenta e um por cento) da distância entre eixos.

§ 2º À distância entre eixos, prevista no parágrafo anterior, será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos do veículo.

§ 3º O balanço dianteiro dos semi-reboques deve obedecer a NBR NM ISO 1726.

§ 4º Não é permitido o registro e licenciamento de veículos, cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 2º Os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são os seguintes:

§1º – peso bruto total ou peso bruto total combinado, respeitando os limites da capacidade máxima de tração - CMT da unidade tratora determinada pelo fabricante:

- a) peso bruto total para veículo não articulado: 29 t
- b) veículos com reboque ou semi-reboque, exceto caminhões: 39,5 t;
- c) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;
- d) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 48,5 t;
- e) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semi-reboque com eixos distanciados, e comprimento total

igual ou superior a 16 m: 53 t;

f) peso bruto total combinado para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

g) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,50 m: 57 t;

h) peso bruto total combinado para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,50 m: 45 t;

i) para a combinação de veículos de carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o peso bruto total poderá ser de até 57 toneladas, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

1 – máximo de 7 (sete) eixos;

2 – comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;

3 – unidade tratora do tipo caminhão trator;

4 – estar equipadas com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora atendendo ao estabelecido pelo CONTRAN;

5 – o acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410/11411 e estarem reforçados com correntes ou cabos de aço de segurança;

6 – o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deverão obedecer ao disposto na NBR NM ISO337.

§2º – peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;

§3º – peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;

§4º – peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 metros, independente da distância do primeiro eixo traseiro, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t.; ([Redação dada pela Resolução CONTRAN nº 577, de 2016](#))

§5º – peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17 t;

§6º – peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando à distância entre os dois planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15 t;

§7º – peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando à distância entre os três planos verticais, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 25,5t;

§8º – peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando à distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a 1,20m; 9 t;

b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5 t.

## RESOLUÇÃO Nº 520, 29 DE JANEIRO DE 2015.

Dispõe sobre os requisitos mínimos para a circulação de veículos com dimensões excedentes aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código

de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT); e Considerando o disposto nos artigos 99, 101, 231 incisos IV, V, VI, VII e X, 237 e 327 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e no artigo 30 da Convenção sobre Trânsito Viário, promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, da qual o Brasil é signatário;

Considerando que os veículos com dimensões excedentes aos limites fixados pelo CONTRAN para circular em via pública devem possuir sinalização especial de advertência;

Considerando o que consta nos Processos nº 80000.040940/2013-01 e nº 80000.007235/2014-75;

RESOLVE:

Art. 1º Esta Resolução estabelece os requisitos mínimos para a circulação de veículo com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 2º A circulação de veículo com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 210, de 13 de novembro de 2006, ou suas sucedâneas, poderá ser permitida, mediante Autorização Especial de Trânsito (AET) da autoridade com circunscrição sobre a via pública, atendidos os requisitos desta Resolução.

Parágrafo único. É obrigatório o porte da AET para os veículos referidos no caput.

.....  
.....

## **PROJETO DE LEI N.º 4.223, DE 2020**

**(Do Sr. Schiavinato)**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluindo disposições específicas para veículos destinados a atividade agrícola.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-8841/2017.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**PROJETO DE LEI Nº, DE 2020.**  
**(Dep. Schiavinato)**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluindo disposições específicas para veículos destinados a atividade agrícola.

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, incluindo disposições específicas para veículos destinados a atividade agrícola.

Art. 2º O artigo 96 passa a ser acrescido do item 5 na alínea “e” com a seguinte redação:

...  
Art. 96...  
e)...  
...  
5 – colhedeira.  
...

Art. 3º O artigo 144 passa a vigorar com a seguinte reação:

...  
Art. 144. A colhedeira, 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.  
..

Art. 4º Acresce no Anexo I – Dos Conceitos e Definições – para fins desta lei a definição:



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

COLHEDEIRA – veículo automotor utilizado como equipamento agrícola destinado à colheita de lavouras e transporte desta.

Art. 5º Nos deslocamentos de até 10 quilômetros, quando se tratar de máquinas agrícolas, poderá ser solicitado que a autoridade policial da circunscrição da via proceda como batedores.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o disposto no caput deste artigo.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, em 03 de agosto de 2020.

**Schiavinato**

*Deputado Federal – Progressista - PR*

Apresentação: 17/08/2020 09:30 - Mesa

PL n.4223/2020

Documento eletrônico assinado por Schiavinato (PP/PR), através do ponto SDR\_56469, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato

ExEdit  
\* C D 2 0 3 6 0 7 2 0 1 7 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil é extremamente agrícola, de norte a sul se verificam situações necessárias onde veículos agrícolas necessitam transitar por via terrestre, sem estar acoplado a outro meio de transporte.

Temos que regular a realidade brasileira e não criarmos obstáculos ou até mesmo aumento o custo de produção. Não podemos pactuar que um produtor rural proprietário de uma colhedeira tenha que embarcar seu instrumento de trabalho para que possa fazer uma travessia de via ou mesmo para que possa se deslocar de uma propriedade para outra em pouca distância.

Impor este ônus ao produtor rural é elevar custo da produção e burocratizar ainda mais o setor que hoje sustenta nosso país.

Devemos criar mecanismos que possibilitem um bom atendimento ao homem do campo que coloca comida do povo brasileiro e do mundo, oportunizando ao mesmo melhor condição de trabalho.

Sabemos que o trânsito de veículos pesados e em velocidade menor que o que a via demanda pode trazer perigo de acidente na via, mas nem por isso devemos inviabilizar a atividade do produtor rural.

Aqui propomos acolher a colheitadeira como um veículo automotor que possa por si só transitar nas vias, observadas regras a serem reguladas pelo CONTRAN, mas que possua um mínimo de deslocamento sem estar os equipamentos agrícolas embarcados em outro veículo de reboque.

A grande parte da produção agrícola é transportada por tratores com reboques, especialmente em trechos curtos até os armazéns e que muitos produtores possuem mais de uma área de terras, fazendo com que seja necessário o descolamento em curtos trajetos nas vias públicas, com equipamentos para preparo de solo, plantio, tratos culturais e colheitadeira.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em face do exposto e, por entender que a medida se releva justa e oportuna, apresentamos o presente projeto, contando desde já, com o apoio dos nobres pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 03 de agosto de 2020.

**Schiavinato**

*Deputado Federal – Progressista - PR*

Apresentação: 17/08/2020 09:30 - Mesa

PL n.4223/2020

Documento eletrônico assinado por Schiavinato (PP/PR), através do ponto SDR\_56469, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato

ExEdit  
\* C B 2 0 3 6 0 7 2 0 1 7 0 0 \*

**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 IX  
DOS VEÍCULOS**

**Seção I  
Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

- c) misto:
  - 1 - camioneta;
  - 2 - utilitário;
  - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
  - 1 - caminhão-trator;
  - 2 - trator de rodas;
  - 3 - trator de esteiras;
  - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
  - a) oficial;
  - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
  - c) particular;
  - d) de aluguel;
  - e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

#### CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

.....

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.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. *(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014, e com redação dada pela Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

- I - ser maior de vinte e um anos;
- II - estar habilitado:
  - a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
  - b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
- III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em

infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)

§ 2º (VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015)

## ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. (Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração

é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados

exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

**GESTOS DE CONDUTORES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

**ILHA** - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

**INFRAÇÃO** - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

**INTERSEÇÃO** - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

**INTERRUPÇÃO DE MARCHA** - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

**LICENCIAMENTO** - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

**LOGRADOURO PÚBLICO** - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

**LOTAÇÃO** - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

**LOTE LINDEIRO** - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

**LUZ ALTA** - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

**LUZ BAIXA** - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

**LUZ DE FREIO** - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

**LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO** (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

**LUZ DE MARCHA À RÉ** - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

**LUZ DE NEBLINA** - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

**LUZ DE POSIÇÃO** (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

**MANOBRA** - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

**MARCAS VIÁRIAS** - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

**MICROÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

**MOTOCICLETA** - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

**MOTONETA** - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

**MOTOR-CASA (MOTOR-HOME)** - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

**NOITE** - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

**ÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

**OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA** - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**OPERAÇÃO DE TRÂNSITO** - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

**PARADA** - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

**PASSAGEM DE NÍVEL** - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

**PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO** - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

**PASSAGEM SUBTERRÂNEA** - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

**PASSARELA** - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

**PASSEIO** - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

**PATRULHAMENTO** - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

**PERÍMETRO URBANO** - limite entre área urbana e área rural.

**PESO BRUTO TOTAL** - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

**PESO BRUTO TOTAL COMBINADO** - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

**PISCA-ALERTA** - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

**PISTA** - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

**PLACAS** - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

**POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO** - função exercida pelas Polícias



Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

**PONTE** - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

**REBOQUE** - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

**REGULAMENTAÇÃO DA VIA** - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

**REFÚGIO** - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

**RENACH** - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

**RENAVAM** - Registro Nacional de Veículos Automotores.

**RETORNO** - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

**RODOVIA** - via rural pavimentada.

**SEMI-REBOQUE** - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

**SINAIS DE TRÂNSITO** - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

**SINALIZAÇÃO** - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**SONS POR APITO** - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

**TARA** - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.

**TRAILER** - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

**TRÂNSITO** - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

**TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS** - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

**TRATOR** - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

**ULTRAPASSAGEM** - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

**UTILITÁRIO** - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

**VEÍCULO ARTICULADO** - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

**VEÍCULO AUTOMOTOR** - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo



compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

**VEÍCULO DE CARGA** - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

**VEÍCULO DE COLEÇÃO** - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

**VEÍCULO CONJUGADO** - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

**VEÍCULO DE GRANDE PORTE** - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

**VEÍCULO DE PASSAGEIROS** - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

**VEÍCULO MISTO** - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

**VIA** - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

**VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO** - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**VIA ARTERIAL** - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

**VIA COLETORA** - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

**VIA LOCAL** - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

**VIA RURAL** - estradas e rodovias.

**VIA URBANA** - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

**VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES** - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

**VIADUTO** - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

.....  
 .....

# **PROJETO DE LEI N.º 3.239, DE 2023**

**(Do Sr. Padovani)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para regular a circulação de tratores e máquinas agrícolas sob condições especiais.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO PL-8841/2017.



Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado PADOVANI

Apresentação: 22/06/2023 16:37:39.330 - Mesa

PL n.3239/2023

PROJETO DE LEI Nº , de 2023

**(Do Deputado Padovani)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular a circulação de tratores e máquinas agrícolas sob condições especiais.

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 regular a circulação de tratores e máquinas agrícolas sob condições especiais.

Art. 2º O art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 101. Aos veículos ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, bem como aos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos



agrícolas, que não se enquadrem nos limites de peso ou dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

.....

§ 5º Para os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, de forma definitiva, com validade até o seu sucateamento, conforme regulamentação do Contran que contemple, no mínimo, os seguintes requisitos:

I – Registro do veículo em o cadastro específico de que trata o §4º - A do art.115 deste código;

II - Trânsito em via rural, do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima 60km/h, respeitado o limite inferior definido pela sinalização da via;

II- Percurso de cada viagem com ausência de curvas; e

III – Uso de sinalização prévia ao longo de 300 metros do percurso da via, para advertir os usuários sobre a presença do veículo; “ (NR)

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

## Justificação

A regulamentação do trânsito de veículos automotores em todo território nacional está prevista na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro- CTB e nas regulamentações estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran com alcance nos tratores e demais máquinas agrícolas que transitam em vias terrestres nacionais.



O art. 99 do CTB só permite o transitar pelas vias terrestres veículos cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN. Já o art. 100 do CTB estabelece que nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Por sua vez, o art. 101 do CTB estabelece que veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran, possam transitar em vias terrestres desde que poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

Atualmente a Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021 estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e também regulamenta as excepcionalidades para o trânsito de veículos que dimensões acima do estabelecido que exige a emissão da autorização especial de Trânsito.

Esse regulamento, entretanto, não contempla tratamento excepcional para o trânsito de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas em virtude de ausência de previsão legal no Código Trânsito. Em decorrência, os agricultores necessitam contratar serviço específico para o transporte de seu maquinário, uma vez que o trânsito em vias terrestres só pode ocorrer de forma embarcada em veículos de carga, ainda que em curtos percursos.

Vale ressaltar que grande parte da produção agrícola envolve transporte por tratores com reboques e deslocamento de máquinas agrícolas utilizadas para o plantio, tratos culturais e colheita, especialmente em trechos curtos e que muitos produtores possuem mais de uma área de terras, fazendo com que seja necessário o deslocamento em curtos trajetos nas vias públicas.



Assim apresentamos uma medida que visa aprimorar o texto do nosso Código de Trânsito de forma a permitir o trânsito desses equipamentos.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a concessão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para a circulação de tratores e máquinas agrícolas sob condições especiais.

Sala de Sessões, de                      junho de 2023

**DEPUTADO PADOVANI**

**(UNIÃO/ PR)**





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997  
Art. 101

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503>

## PROJETO DE LEI N.º 3.596, DE 2023

(Do Sr. Sergio Souza)

Inclui no Código de Trânsito Brasileiro dispositivo que autoriza a trânsito de veículos ou maquinário agrícola em rodovias públicas nas condições em que especifica

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-3239/2023.



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(do Sr. Sérgio Souza)

Inclui no Código de Trânsito Brasileiro dispositivo que autoriza a trânsito de veículos ou maquinário agrícola em rodovias públicas nas condições em que especifica.

Art. 1º. Incluam-se no Código de Trânsito Brasileiro os seguintes dispositivos:

“Art. 101-A. O veículo ou a combinação de veículos agrícolas, bem como o maquinário agrícola, que excede as dimensões estabelecidos pelo CONTRAM poderá circular 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;

III – transite em período diurno.

Parágrafo único. A excepcionalidade prevista no *caput* não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que possa causar à rodovia ou a terceiros.” (NR).

## JUSTIFICAÇÃO

O artigo 101 do CTB trata de situações esporádicas em que veículos utilizados no transporte de cargas, que excedem os limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, possam transitar em rodovias mediante “autorização especial de trânsito” pela autoridade na circunscrição da via.







No caso em tela, trata-se do trânsito de tratores e máquinas agrícolas em decorrência do plantio, cultivo e colheita da safra brasileira que ocorrem o ano todo, razão pela qual não se trata de caso esporádico e excepcional, mas, sim, de situação corriqueira e previsível. Por tal razão, o instrumento da “autorização especial de trânsito” com prazo certo e com validade para viagem específica na forma disposta no art. 110 do CTB não denota ser a medida mais adequada.

Apresentamos o presente projeto de lei para conferir tratamento adequado para que a utilização das rodovias públicas possa ser compartilhada de maneira segura tanto pelo cidadão transeunte, quanto pelo produtor rural, tendo em vista que a evolução tecnológica conferiu aos maquinários agrícolas maior eficiência, precisão e principalmente dimensões, no que ora importa ao presente projeto.

Neste contexto, é oportuno lembrar que o Brasil até a década de 1970 era um país importador de alimentos, e hoje, transcorridos pouco mais de meio século, já somos o terceiro maior produtor de alimentos do mundo<sup>1</sup> o que tem propiciado a geração de emprego e renda, no campo e na cidade, em toda cadeia produtiva envolvida no Agro brasileiro.

É preciso ter atenção especial para certos fatores que, em última análise, podem acarretar o aumento do custo de produção e, conseqüentemente, o aumento do preço do alimento que chega nas mesas dos brasileiros.

Tendo isso presente, solicito o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2023.

Sérgio Souza  
Deputado Federal – MDB/PR

1 Fonte: EMBRAPA, <https://www.embrapa.br/visao/trajetoria-da-agricultura-brasileira>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997  
Art. 101-A

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

## PROJETO DE LEI N.º 3.717, DE 2023 (Do Sr. Cobalchini)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre autorização especial de trânsito para tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-3239/2023.

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. COBALCHINI)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre autorização especial de trânsito para tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a 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 autorização especial de trânsito para tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

Art. 2º O art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 101. ....  
.....  
.

§ 4º Com exceção do § 3º, os demais dispositivos de que trata este artigo se aplicam aos tratores ou quaisquer outros aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalho agrícola.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Apesar de, a princípio, parecer simples, o propósito deste projeto de lei é de extrema relevância. Pretende permitir a concessão de autorização especial de trânsito (AET) para tratores e demais aparelhos



automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

A AET é destinada aos veículos que extrapolam os limites de peso ou dimensão padronizados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Serve, portanto, para que esses veículos – muito longos, largos, altos ou pesados – possam trafegar por vias públicas em circunstâncias especiais, que devem ser analisadas caso a caso.

A redação atual do art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), permite aos órgãos com circunscrição sobre a via a concessão de autorização especial de trânsito somente a veículos ou combinações de veículos utilizados no transporte de carga. Por falta de previsão expressa na Lei, os órgãos não podem conceder AET para tratores e máquinas agrícolas, ainda que tenham dimensões ou peso iguais a veículos cuja emissão de AET é possível.

Dessa forma, propomos a inclusão do § 5º ao art. 101 do CTB para que sejam analisados os pedidos de AET para tratores e máquinas agrícolas, a fim de que, quando não houver prejuízo à segurança do trânsito, possam circular em vias públicas em situações análogas a de veículos automotores.

Diante do exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em        de        de 2023.

Deputado COBALCHINI

2023-10703

\* C D 2 3 0 2 9 4 7 1 1 5 0 0 \*





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997**  
**Art. 101**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23:9503>

**PROJETO DE LEI N.º 4.900, DE 2023**  
**(Do Sr. Geraldo Mendes)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de máquinas pesadas, em curtas distâncias sem a necessidade de transporte em caminhões prancha.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-8841/2017.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO DEPUTADO GERALDO MENDES**

**PROJETO DE LEI N.º      , DE 2023  
(Do Sr Deputado GERALDO MENDES)**

Apresentação: 09/10/2023 18:16:12.350 - Mesa

PL n.4900/2023

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de máquinas pesadas, em curtas distâncias sem a necessidade de transporte em caminhões prancha.

**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 regulamentar o tráfego de máquinas pesadas, em curtas distâncias sem a necessidade de transporte em caminhões prancha.

**Art. 2º** O art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo.

“Art.

101. ....

.....

.....

**§ 5º** - ficam autorizadas máquinas pesadas, se locomoverem em um curto percurso, no máximo (5 km) Cinco quilômetros, acompanhadas de dois veículos “batedores”, em sua frente e atrás, com





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO GERALDO MENDES**

equipamentos de sinalização para viaturas, o giroflex, na  
forma definida pelo Contran.” (NR)

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

Apresentação: 09/10/2023 18:16:12.350 - Mesa

PL n.4900/2023

### **JUSTIFICAÇÃO**

O transporte de cargas pesadas já regulamentado, de acordo com a resolução nº 1 de 14 de janeiro de 2016, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Dessa forma, para transportar as máquinas pesadas, também é necessário o uso de veículos que sejam apropriados e adequados para tanto, considerados especiais.

Esses veículos precisam seguir algumas condições específicas em relação à sua estrutura, como suspensão, direção, dimensão, entre outros fatores.

Além dessas anuancias, O transporte também precisa ficar atento ao trânsito que terá que ser enfrentado, como os horários mais propícios, velocidade.

Verificar a necessidade de batedores, sinalização, entre outros fatores que tornam o transporte um processo mais seguro e eficaz.

Caso a transportadora não siga a legislação vigente, será punida de acordo com a infração. Essa mesma legislação também se aplica ao transporte de outras cargas, como pás eólicas, reatores, transformadores, etc.

Nesse âmbito, encontram-se as máquinas agrícolas, que na hora de fazer o transporte de máquinas e equipamentos utilizados pelas empresas e indústrias, é preciso tomar alguns cuidados essenciais para que o processo seja seguro.

É necessário um planejamento com a escolha adequada do veículo para cada máquina e também da rota. Esses procedimentos específicos são necessários justamente porque esses equipamentos são grandes e muito pesados.

Qualquer erro pode acabar danificando a máquina e causando inclusive acidentes.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO GERALDO MENDES**

O transporte de máquinas é feito quando existe a necessidade de levar esses equipamentos pesados para as empresas, para transferir de uma cidade a outra, ou quando existem eventos de exposição dessas peças.

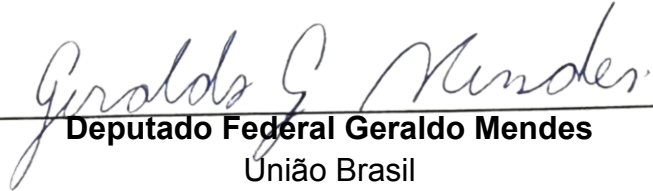
Desta forma, quando estes equipamentos e máquinas se encontram em locais cujas atividades por eles exercidas, se encontram em curta distancia, vemos que, por mais segura que seja sua locomoção, inviabiliza e onera opor ser um percurso pequeno, de poucos quilômetros, no máximo 5 km.

Assim, determinando o planejamento de rota que envolve avaliar quais são as mais adequadas inclusive às viabilidades economicas, entender as condições da via, possíveis obstaculos evitando atrasos e prejuizos na referida locomoção em percursos de no máximo (cinco) 5 quilômetros de distancia, sem deixar de nos atentarmos para a segurança do transito e da população.

Por esta razão, não menos importante é fazer o rastreio do transporte de máquinas, com o uso de sistemas tecnológicos, é possível rastrear todo o percurso, possibilitando maior segurança e monitoramento para evitar erros e encontrar soluções de problemas rapidamente, razões estas pelas quais propomos “batedores” na frente e atrás de cada maquina em locomoção.

Sendo assim, deprecamos pelo sufrágio dos nobres parlamentares pela sua aprovação ante a relevância da matéria.

Sala da Sessões, em      de      de 2023.

  
**Deputado Federal Geraldo Mendes**  
União Brasil







CÂMARA DOS DEPUTADOS  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 101	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923:9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923:9503</a>
--	---

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****PROJETO DE LEI Nº 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.



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



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 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 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.

.....



## 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







Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 724, DE 2003

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 724/2003; e pela constitucionalidade, juridicidade, 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, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Marussa Boldrin. Os Deputados Edson Silva e Mendonça Filho apresentaram Voto em Separado.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Felipe Francischini, Claudio Cajado e Capitão Alberto Neto - Vice-Presidentes, Alfredo Gaspar, Aluisio Mendes, Átila Lira, Bia Kicis, Carlos Jordy, Cezinha de Madureira, Coronel Assis, Daiana Santos, Daniel Freitas, Defensor Stélio Dener, Delegado Éder Mauro, Delegado Fabio Costa, Delegado Marcelo Freitas, Domingos Neto, Dr. Jaziel, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Gisela Simona, Helder Salomão, Hercílio Coelho Diniz, José Guimarães, José Rocha, Juarez Costa, Leur Lomanto Júnior, Lídice da Mata, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Maria Arraes, Marreca Filho, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Nicoletti, Nikolas Ferreira, Olival Marques, Pastor Eurico, Pastor Henrique Vieira, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Campos, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Sidney Leite, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Zé Trovão, Alencar Santana, Ana Paula Lima, Aureo Ribeiro, Cabo Alvaro Silva, Capitão Alden, Capitão Augusto, Chris Tonietto, Cleber Verde,



Clodoaldo Magalhães, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Coronel, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Domingos Sávio, Erika Hilton, Erika Kokay, Fausto Pinato, Flávio Nogueira, Hildo Rocha, Hugo Leal, Icaro de Valmir, José Medeiros, Julia Zanatta, Julio Cesar Ribeiro, Lafayette de Andrada, Laura Carneiro, Lêda Borges, Luiz Carlos Motta, Luiz Gastão, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marangoni, Marussa Boldrin, Mendonça Filho, Neto Carletto, Nilto Tatto, Pedro Lupion, Professora Luciene Cavalcante, Rafael Brito, Rosangela Moro, Silvia Cristina, Soraya Santos, Tabata Amaral, Tião Medeiros, Toninho Wandscheer e Vanderlan Alves.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2025.

Deputado PAULO AZI  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CCJC  
AOS PROJETOS DE LEI Nº 8.841, DE 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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

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.

.....  
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 17 de dezembro de 2025.

Deputado PAULO AZI  
Presidente



## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **PROJETO DE LEI Nº 724, DE 2003**

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:** Deputado Hugo Leal

### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO EDSON SILVA**

O projeto de lei apresentado pelo ilustre Deputado Milton Monti pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro, para duas finalidades: a) vedar a circulação de veículos de tração nas rodovias federais, após as 18 horas e b) tornar mais rigorosa a tipificação penal trazida pelo art. 306, prevendo, inclusive, penas mais graves para os crimes de homicídio e de lesão corporal praticados na direção de veículo automotor, quando o condutor estiver sob a influência de álcool ou substâncias de efeitos análogos

O ilustre Relator da matéria nesta Comissão, Deputado Hugo Leal, endossando a justificção apresentada pela proposição, votou favoravelmente ao projeto.

Contudo, observo que o eminente Relator não abordou, no seu voto, a questão da vedação da circulação de veículos de tração nas rodovias federais, após as 18 horas.

Tal vedação é justificável, mas a restrição do horário, prevista pelo novo dispositivo que se pretende introduzir na lei – art. 102A,

deve ser mais específica, a fim de estabelecer o horário em que a mesma deverá terminar.

Faz-se mandatório, por conseguinte, e para evitar interpretações dúbias da lei, que a restrição fique estabelecida entre as 18 e as 06 horas.

Aproveitando esta mudança na redação do art. 102A, dever-se-á fazer a remissão correta ao dispositivo em que estão classificados os veículos de tração, qual seja, art. 96, II, e, do Código de Trânsito.

Por essas razões, acompanhamos o eminente Relator, expressando nosso voto pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do PL nº 724, de 2003, desde que a redação do art. 102A, trazida pelo art. 2º do projeto, passe a ser a seguinte:

“Art. 102A. É vedada a circulação de veículos de tração, definidos no art. 96, II, e, nas rodovias federais, no período compreendido entre as 18 horas e as 06 horas.”

Sala da Comissão, em        de        de 2011.

Deputado EDSON SILVA

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **PROJETO DE LEI Nº 724, DE 2003**

*“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 Monte**  
**Relator: Deputado Hugo Leal**

#### **VOTO EM SEPARADO** **(Do Sr. Deputado Mendonça Filho)**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto, de iniciativa do ilustre Deputado Milton Monti, proíbe a circulação de veículos de tração nas rodovias após as dezoito horas e agrava as penas por direção sob influência de álcool e prática de homicídio ou lesão corporal, também sob efeito de bebida alcóolica.

Na avaliação do autor, os veículos de tração (reboque ou semi-reboque), por serem lentos, comprometem a fluidez nas vias, favorecendo a ocorrência de acidentes, especialmente nos horários de baixa luminosidade, como no crepúsculo. No tocante ao aumento de penas por uso de álcool ao volante, o proponente entende que “a intimidação há de ser real, efetiva”, sob pena de o Brasil não evoluir nessa área.

A matéria, sujeita à apreciação do Plenário, foi rejeitada por unanimidade na Comissão de Viação de Transportes, cabendo a esta

CCJC examiná-la sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e de mérito. O eminente relator, Deputado Hugo Leal, manifesta-se favoravelmente.

É o relatório.

## **II – VOTO**

Em que pese o cuidadoso parecer da douta Relatoria, entendemos, com reiteradas vênias, que o projeto não pode prosperar. Tanto por razões técnicas como de mérito. Para começar, o texto não define o período da proibição. Diz apenas que o tráfego será interrompido diariamente às dezoito horas, mas silencia sobre quando pode ser retomado. No plano constitucional, a iniciativa atropela o princípio da proporcionalidade, por absoluta inadequação entre a restrição e seus possíveis benefícios. Além disso, na parte relativa ao agravamento das penas por direção sob efeito alcóolico, o projeto não leva em conta a natureza da lesão corporal, estabelecendo sanção única, independentemente de ser ela leve, grave, incapacitante ou seguida de morte.

É certo que o princípio da proporcionalidade ou da razoabilidade, como querem alguns, não está formalmente expresso na Constituição. Mas é pacífico tanto na doutrina como na jurisprudência que ele integra nosso modelo constitucional, como inerente ao sistema de direitos e garantias fundamentais, ou como desdobramento do próprio Estado Democrático de Direito, como doutrinam os alemães, ou do devido processo legal, conforme a escola norte-americana, seguida pelo nosso Supremo Tribunal Federal.

Em função dele, como é corrente na doutrina, os atos estatais, inclusive legislativos, devem ser adequados, necessários e úteis. Será adequado, se apto a produzir o resultado almejado; necessário, se for o menos gravoso para a consecução da finalidade pretendida; e útil, ou proporcional em sentido estrito, se as vantagens forem maiores do que as desvantagens dele decorrentes. Agregado ao princípio da razoabilidade, que muitos consideram como sinônimo, sua aplicação requer, ainda, total equilíbrio entre a restrição estatal e a gravidade da conduta do particular, de modo que os benefícios compensem os ônus da medida proposta.

Não parece ser esse o caso. A intenção do eminente Autor seria reduzir os riscos de acidentes, que na sua visão seriam agravados pela



lentidão dos veículos tracionados. Nada garante, no entanto, que a limitação pretendida sirva para diminuir o número de desastres. Não se conhece qualquer estudo, estatística ou mesmo notícia responsabilizando o tráfego de veículos de tração pelos altos índices de sinistros envolvendo caminhões em nossas estradas. As informações disponíveis são de que eles estariam mais estreitamente relacionados a defeitos de sinalização e a falhas dos condutores, muitas vezes forçados a jornadas estafantes e desumanas. Quanto a isso, a iniciativa não surtirá qualquer benefício, servindo apenas para embaraçar o transporte de mercadorias, onerando transportadores, produtores e o próprio consumidor, que pagará a conta final.

Relativamente ao agravamento das penas previstas no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), o Autor informa que seguiu os mesmos critérios do Código Penal. Mas diferentemente deste, o texto ignora a natureza da lesão corporal, punindo com o mesmo rigor a leve, a culposa, a grave e a seguida de morte.

No tocante ao mérito, igualmente sujeito ao crivo desta Comissão, subscrevo, sem reparos, a crítica do Deputado Gladson Cameli no parecer referendado, por unanimidade, pela douta Comissão de Viação e Transportes. Eis o que escreveu o nobre relator:

*Creio que o Autor pouco se deteve nas consequências econômicas da medida que sugeriu e não mediu as implicações, para a segurança viária, da concentração do trânsito de caminhões apenas no período diurno.*

*Imaginando que a intenção do projeto seja proibir a circulação de reboques e semi-reboques de seis da tarde às seis da manhã, estaríamos reduzindo à metade o tempo disponível para o transporte rodoviário de carga, que responde por mais de 60% do deslocamento de mercadorias no País.*

*Evidentemente, seria necessário um estudo de folego para mensurar a perda de eficiência do setor, em razão da medida adotada. Para efeito da discussão que travamos aqui, todavia, esse tipo de análise parece dispensável. Basta admitir que o aumento do tempo de viagem, a retenção de mercadorias perecíveis, o planejamento das paradas, a redução da fluidez com o acúmulo de caminhões durante o dia e a trabalhosa fiscalização da norma gerariam custo social de tal ordem que dificilmente qualquer benefício obtido com a redução de acidentes nas estradas, no período noturno, poderia compensar.*

Nessas circunstâncias, opinamos pela inconstitucionalidade, injuridicidade, má técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 724, de 2003.

Sala da Comissão, em        de        de 2011

**Deputado Mendonça Filho**  
**DEM-PE**

**FIM DO DOCUMENTO**