

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.286-A, DE 2007

(Da Sra. Rita Camata)

Proíbe a circulação de veículos de transporte de carga nos finais de semana e feriados nos termos que especifica, alterando a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 2.492/07 e 2.501/07, apensados (relator: DEP. CLÁUDIO DIAZ).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: PLs nºs 2.492/07 e 2.501/07

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. O Capítulo III da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte Art. 29-A:

.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

“Art. 29-A. Os veículos classificados como de transporte de carga, nos termos do art. 96, II, alínea *b*, item 6 ficam proibidos de circular nos finais de semana e feriados nacionais nas vias de que trata o Art. 60, II, alíneas *a* e *b*.

Parágrafo Único. A inobservância do disposto neste artigo, por parte do proprietário do veículo, será punida com multa que varia entre cinco mil e cinquenta mil reais, além de medida administrativa de apreensão da habilitação do condutor do veículo, independentemente das sanções cíveis, penais e outras previstas quando da ocorrência dos crimes referentes aos arts. 302 a 312 desta Lei, nos dias de proibição de circulação.

I – a reincidência implicará na aplicação de multa correspondente ao dobro do valor da primeira multa e medida administrativa de recolhimento do certificado de licenciamento anual, e do próprio veículo, por até 30 dias.”

Art. 2º. Esta Lei entrará em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Os dados oficiais mais completos e recentes sobre acidentes de trânsito no país, tornados públicos pelo Programa de Redução de Acidentes no Trânsito – PARE, do Ministério dos Transportes, e fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, são do ano de 2003, e somam quase 107 mil casos, envolvendo mais de 400 mil pessoas, entre condutores e ocupantes de veículos.

Ao contrário do que se poderia imaginar, a maioria dos acidentes acontece durante o dia (cerca de 62 mil); com tempo bom (mais de 90 mil); em vias retas (cerca de 72 mil); com motoristas habilitados há mais de 15 anos (mais de 63 mil), em sua maioria do sexo masculino (mais de 100 mil); com idade entre 25 e 44 anos (quase 80 mil); usando cinto de segurança (mais de 100 mil) e em estado de embriaguez negativo (mais de 100 mil).

A Polícia Rodoviária Federal registrou até a data de 24 de outubro de 2007, 96.706 acidentes em rodovias, com 5.386 mortos e 58.644 feridos.

Estima-se que 4% das causas diretas dos acidentes estão relacionadas com as condições do veículo, 6% com as condições da via e **90% com o fator humano** (grifo nosso). Segundo a Organização Pan-Americana de Saúde – OPAS, a taxa brasileira é de 19 mortes para cada 100 mil habitantes, enquanto países com legislação mais rigorosa, como a Austrália, apresentam taxa de sete para cada 100 mil.

Esses dados nos levam a refletir sobre as constantes notícias de graves acidentes nas estradas brasileiras com veículos de transporte de carga, especificamente caminhões. São mais de 45 mil acidentes anuais envolvendo esse tipo de veículo.

Também é fato que os condutores de caminhões trabalham sob estado de constante estresse, percorrem longas distâncias ininterruptamente e perdem horas de sono, por vezes tendo que recorrer ao uso de medicamentos para manterem-se acordados.

Para que uma pessoa responda adequadamente a determinado estímulo, é necessário que esteja "alerta". Este estado de "alerta" é afetado por muitos fatores, fazendo com que as pessoas respondam com maior ou menor rapidez em situações de emergência. O intervalo de tempo entre o reconhecimento de uma situação perigosa e a resposta a ela é chamado *tempo de reação*, e depende da condição física e do estado emocional do indivíduo. O tempo médio de reação de uma pessoa jovem em bom estado de saúde é aproximadamente de 0,75 segundos, necessários para que o cérebro processe as informações e defina uma ação.

Um motorista que trás para o volante cansaço, preocupações e frustrações decorrentes de seu dia-a-dia, pode alterar muito seu tempo de reação, principalmente em função do baixo nível de concentração ao dirigir.

Parte significativa de acidentes graves envolvendo caminhões ocorre nos finais de semana, e 40% de todas as vítimas morrem nesses períodos e nos chamados "feriadões".

Com o objetivo de minorar tão grave problema, apresentamos este Projeto de Lei, que atenderá basicamente duas demandas igualmente importantes: proporcionar aos motoristas de caminhões algum tempo de repouso – direito de todo trabalhador – e diminuir o número de acidentes nos finais de semana e feriados envolvendo esse tipo de veículo.

Para tanto, propomos a inclusão de artigo no Capítulo do Código de Trânsito Brasileiro que dispõe sobre as normas de circulação e conduta, proibindo que veículos de transporte de carga classificados nos termos do art. 96, inciso II, alínea *b*, item 6, ou seja, **caminhões**, não possam trafegar por estradas e rodovias (Art. 60, II, alíneas *a* e *b*) nos finais de semana e feriados nacionais. Além disso, para garantir o cumprimento da proibição, estabelecemos multa e medidas

administrativas para responsabilizar os proprietários e condutores de caminhões, no caso de inobservância da determinação legal.

Na certeza de que a incorporação desse dispositivo no Código de Trânsito trará benefícios aos cidadãos por ela atingidos, além de economia para o país, que hoje tem um prejuízo anual de cerca de R\$ 105 milhões com acidentes de trânsito. Custos com perdas em produção, custos médicos, legais, previdência social, perdas materiais, despesas com seguro e custos com emergências entre outros.

Contamos, então, com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2007.

Deputada RITA CAMATA
PMDB - ES

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
.....

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

- b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;
- c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

- a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

- b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

- a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

- b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

- c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor no efetuar a ultrapassagem deverá:

- a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

- b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

- a) nas rodovia;

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

**Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003.*

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores às estabelecidas no parágrafo anterior.

.....

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 XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

Seção II Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

V - estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

**Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006.*

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

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

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuídas:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

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.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

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

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.492, DE 2007 **(Do Sr. Ratinho Junior)**

Acrescenta o inciso XIII ao art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, ao proibir a circulação de veículos de transporte de carga no horário compreendido entre 23h e 5h.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2286/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º O art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa, a vigorar acrescido do seguinte inciso XIII:

“Art. 29.

XIII – Fica proibido o trânsito de veículos classificados como de transporte de carga, nos termos do art. 96, II, alínea *b*, item 6, no período compreendido entre 23h e 5h, inclusive nos finais de semana e feriados, nas vias abertas à circulação classificadas como estradas e rodovias.

Parágrafo Único. A inobservância deste dispositivo implicará multa equivalente à de infração gravíssima, apreensão da habilitação do condutor do veículo, sem prejuízo das sanções cíveis, penais e outras previstas nesta Lei.” (NR)

Art. 2º. Esta Lei entrará em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os prejuízos provocados pelo altíssimo número de acidentes de trânsito em todo o país são insuportáveis, por isso medidas impactantes e enérgicas precisam ser implementadas com a máxima urgência para minimizar as tragédias. Todos os dias, a população fica abalada e estremecida por desgraças cada vez mais devastadoras.

Segundo dados do Ministério dos Transportes, fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, ocorrem no território nacional, anualmente, mais de cem mil acidentes perfazendo mais de 400 mil vítimas, entre mortos e feridos, além de danos materiais de alta monta. Em cerca de 45 mil acidentes há o envolvimento de caminhões, obviamente com maior gravidade que a média geral. Somente em 2007,

mais de 5.000 pessoas perderam a vida nas estradas e perto de 60 mil feridos deram entrada nos hospitais em função de acidentes nas vias terrestres. São dados tão assustadores que, à luz da razão, equivalem a dezenas de acidentes aéreos como os ocorridos com aviões da GOL e TAM, os mais destruidores da história da aviação brasileira.

A proposição que ora apresento tem o objetivo de evitar que esses números continuem crescendo e, ao contrário, possa representar o início de um declínio desses dados assombrosos. A cada feriado, a cada fim de semana, mais e mais famílias choram a perda de parentes. Tragédias como a que ocorreu há pouco tempo em Santa Catarina, quando cerca de 30 pessoas morreram esmagadas por veículos descontrolados, não podem mais acontecer. A proibição do tráfego de caminhões no período noturno reduzirá, sem dúvida, a incidência desses terríveis acontecimentos que enlutam os lares brasileiros.

Todos os estudos e pesquisas indicam que, a despeito de acidentes acontecerem por condições inadequadas do veículo ou da via, 9 em 10 casos têm a sua origem no fator humano. Nesse particular, a situação é mais dramática para os caminhoneiros. Suas condições de trabalho são amplamente conhecidas e divulgadas. São jornadas diárias muitas vezes superiores a 18 horas, à base de remédios e estimulantes, criando situações onde a vida parece estar em segundo plano. O resultado todos já sabem, são estatísticas tristes, ilustradas com muito sangue e sofrimento.

Com a aprovação de nossa proposta, todo e qualquer motorista terá assegurado o período mínimo de descanso de seis horas diariamente. Descansado e tranquilo, em horário mais adequado, o profissional poderá desempenhar seu importante papel no desenvolvimento do país, com menores riscos e preservando a vida de todos os usuários das vias. Entendemos que nossa proposta é dura e de impacto, porém os benefícios, inclusive financeiros, são evidentes e proporcionalmente de muito maior relevo que eventual atraso na entrega de produtos e mercadorias, pois com esse dispositivo legal há uma probabilidade muito maior de que o destino seja alcançado sem ameaças.

Contamos, então, com o indispensável apoio dos nobres colegas para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 2007.

Deputado Ratinho Junior

PSC - PR

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

.....

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículo sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

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.

PROJETO DE LEI N.º 2.501, DE 2007
(Do Sr. Giacobbo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o horário de circulação das Combinações de Veículos de Carga - CVC.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2286/2007.

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para limitar, entre seis e dezoito horas, o horário permitido para o trânsito das Combinações de Veículos de Carga – CVC, conhecidas como bitrem, rodotrem ou treminhão.

Art. 2º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 99.

.....
§ 4º As Combinações de Veículos de Carga – CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, só poderão circular nas vias entre seis e dezoito horas, sem prejuízo das demais regras estabelecidas pelo CONTRAN. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A razão que nos leva a propor o presente projeto de lei é simples e objetiva: reduzir o elevado número de acidentes envolvendo bitrens, rodotrens e treminhões, especialmente no período noturno, melhorando as condições de segurança do tráfego de nossas estradas.

Infelizmente, são fartos os relatos encontrados na Internet e nos demais meios de comunicação sobre acidentes envolvendo grandes composições de veículos de carga, notadamente em situações de baixa visibilidade, como o período noturno, chuvas e neblina. Não raro esses acidentes têm proporções catastróficas, especialmente para os demais veículos envolvidos, em função da acentuada diferença de peso e, conseqüentemente, de inércia.

O estabelecimento das características, pesos e dimensões dessas combinações de veículos de carga (CVC) é remetida ao CONTRAN por dispositivos do Código de Trânsito, estando atualmente regulamentadas pelas Resoluções nº 210 e 211, ambas de 2006.

Em nosso entendimento, as Resoluções do CONTRAN sobre o tema não consideram adequadamente os riscos do tráfego noturno desses veículos, sendo que apenas a Resolução nº 211/2006 limita o tráfego das CVC entre o amanhecer e o pôr do sol, somente para aquelas com peso bruto total acima de 57 toneladas ou com comprimento total acima de 19,80 m, ou seja, as que necessitam de Autorização Especial de Trânsito (AET) para circular. Mesmo assim, são permitidas várias exceções a essa regra.

Desse modo, por considerarmos estar a segurança dos cidadãos acima de interesses comerciais de classes específicas, julgamos necessária a proibição do tráfego noturno de todas as CVC com mais de duas unidades, o que entendemos deva ser feito em texto de lei.

Por todo o exposto, contamos, em nome da segurança do trânsito, com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta simples, porém importante medida.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 2007.

Deputado GIACOBINO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

**Seção 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.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

.....

MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

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;

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 A 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, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;

§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.

Art. 3º Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem se todos os pneumáticos, de um mesmo conjunto de eixos, forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

Art. 4º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§1º Quando, em um conjunto de dois ou mais eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m, cada eixo será considerado como se fosse distanciado.

§2º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17 t e 25,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

Art. 5º Não será permitido registro e o licenciamento de veículos com peso excedente aos limites fixado nesta Resolução.

Art. 6º Os veículos de transporte coletivo com peso por eixo superior ao fixado nesta Resolução e licenciados antes de 13 de novembro de 1996, poderão circular até o término de sua vida útil, desde que respeitado o disposto no art. 100, do Código de Trânsito Brasileiro e observadas as condições do pavimento e das obras de arte.

Art. 7º Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados no art 1º, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante Autorização Específica e segundo os critérios abaixo:

I – para veículos que tenham como dimensões máximas, até 20,00 metros de comprimento; até 2,86 metros de largura, e até 4,40 metros de altura, será concedida Autorização Específica Definitiva, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, devidamente visada pelo proprietário do veículo ou seu representante credenciado, podendo circular durante as vinte e quatro horas do dia, com validade até o seu sucateamento, e que conterá os seguintes dados:

- a) nome e endereço do proprietário do veículo;
- b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- c) desenho do veículo, suas dimensões e excessos.

II – para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I poderá ser concedida Autorização Específica, fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via e considerando os limites dessa via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento, renovada até o sucateamento do veículo e obedecendo aos seguintes parâmetros:

- a) volume de tráfego;
- b) traçado da via;
- c) projeto do conjunto veicular, indicando dimensão de largura, comprimento e altura, número de eixos, distância entre eles e pesos.

Art. 8º Para os veículos não-articulados registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, com balanço traseiro superior a 3,50 metros e limitado a 4,20 metros, respeitados os 60% da distância entre os eixos, será concedida Autorização Específica fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade máxima de um ano e de acordo com o licenciamento e renovada até o sucateamento do veículo.

Parágrafo único A Autorização Específica de que trata este artigo, destinada aos veículos combinados, poderá ser concedida mesmo quando o caminhão trator tiver sido registrado e licenciado após 13 de novembro de 1996.

Art. 9º A partir de 180 dias da data de publicação desta resolução, os semi-reboques das combinações com um ou mais eixos distanciados contemplados na alínea “e” do parágrafo 1º do Art. 2º, somente poderão ser homologados e/ ou registrados se equipados com suspensão pneumática e eixo auto-direcional em pelo menos um dos eixos.

§ 1º - A existência da suspensão pneumática e do eixo auto-direcional deverá constar no campo das observações do Certificado de Registro (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) do semi-reboque.

§ 2º Fica assegurado o direito de circulação até o sucateamento dos semi-reboques, desde que homologados e/ ou registrados até 180 dias da data de publicação desta Resolução, mesmo que não atendam as especificações do *caput* deste artigo.

Art.10 O disposto nesta Resolução não se aplica aos veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível, conforme disposto no Art. 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art.11 As Combinações de Veículos de Carga-CVC de 57 t serão dotadas obrigatoriamente de tração dupla do tipo 6X4 (seis por quatro), a partir de 21 de outubro de 2010.

Parágrafo único: Fica assegurado o direito de circulação das Combinações de Veículos de Carga – CVC com mais de duas unidades, sete eixos e Peso Bruto Total Combinado – PBTC de no máximo 57 toneladas, equipadas com unidade tratora de tração simples, dotado de 3º eixo, desde que respeitados os limites regulamentares e registradas e licenciadas até 5 (cinco) anos contados a partir de 21/10/2005.

Art.12 O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas no art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, no que couber.

Art. 13 Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 01/01/2007.

Art. 14 Ficam revogadas, a partir de 01/01/2007, as Resoluções CONTRAN 12/98 e 163/04.

Alfredo Peres da Silva
Presidente
Fernando Marques de Freitas
Ministério da Defesa – Suplente
Rodrigo Lamego de Teixeira Soares
Ministério da Educação – Titular
Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente – Suplente
Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde – Titular
Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes – Titular

MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO Nº 211, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006

Requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga – CVC, a que se referem os arts. 97, 99 e 314 do Código de Trânsito Brasileiro-CTB.

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, resolve:

Art. 1º As Combinações de Veículos de Carga - CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, com peso bruto total acima de 57 t ou com comprimento total acima de 19,80 m, só poderão circular portando Autorização Especial de Trânsito – AET.

Art. 2º A Autorização Especial de Trânsito - AET pode ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal, mediante atendimento aos seguintes requisitos:

I - para a CVC:

- a) Peso Bruto Total Combinado – PBTC igual ou inferior a 74 toneladas;
- b) Comprimento superior a 19,80 m e máximo de 30 metros, quando o PBTC for inferior ou igual a 57t.
- c) Comprimento mínimo de 25 m e máximo de 30 metros, quando o PBTC for superior a 57t.
- d) limites legais de Peso por Eixo fixados pelo CONTRAN;
- e) a compatibilidade da Capacidade Máxima de Tração - CMT da unidade tratora, determinada pelo fabricante, com o Peso Bruto Total Combinado - PBTC;
- f) estar equipadas com sistemas de freios conjugados entre si e com a unidade tratora, atendendo o disposto na Resolução nº. 777/93 - CONTRAN;
- g) 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;
- h) o acoplamento dos veículos articulados deverá ser do tipo pino-rei e quinta roda e obedecer ao disposto na NBR NM/ ISO 337..
- i) possuir sinalização especial na forma do Anexo II e estar provida de lanternas laterais colocadas a intervalos regulares de no máximo 3 (três) metros entre si, que permitam a sinalização do comprimento total do conjunto.

II - as condições de tráfego das vias públicas a serem utilizadas.

§ 1º. A unidade tratora dessas composições deverá ser dotada de tração dupla, ser capaz de vencer aclives de 6%, com coeficiente de atrito pneu/solo de 0,45, uma resistência ao rolamento de 11 kgf/t e um rendimento de sua transmissão de 90%

§ 2º. Nas Combinações com Peso Bruto Total Combinado - PBTC inferior a 57 t, o cavalo mecânico poderá ser de tração simples e equipado com 3º eixo.

§ 3º. A Autorização Especial de Trânsito - AET, fornecida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, terá o percurso estabelecido e aprovado pelo órgão com circunscrição sobre a via.

§ 4º. A critério do Órgão Executivo Rodoviário responsável pela concessão da Autorização Especial de Trânsito - AET, nas vias de duplo sentido de direção, poderão ser exigidas medidas complementares que possibilitem o trânsito dessas composições, respeitadas as condições de segurança, a existência de faixa adicional para veículos lentos nos segmentos em rampa com aclave e comprimento superior a 5% e 600 m, respectivamente.

Art. 3º. O trânsito de Combinações de Veículos de que trata esta Resolução será do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima de 80 km/h.

§ 1º. Nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotadas de separadores físicos e que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, poderá ser autorizado o trânsito diuturno.

§ 2º. Em casos especiais, devidamente justificados, poderá ser autorizado o trânsito noturno das Combinações que exijam AET, nas vias de pista simples com duplo sentido de circulação, observados os seguintes requisitos:

- I - volume de tráfego no horário noturno de no máximo 2.500 veículos;
- II - traçado de vias e suas condições de segurança, especialmente no que se refere à ultrapassagem dos demais veículos;
- III - distância a ser percorrida;
- IV - colocação de placas de sinalização em todo o trecho da via, advertindo os usuários sobre a presença de veículos longos.

Art. 4º. Ao requerer a concessão da Autorização Especial de Trânsito - AET o interessado deverá apresentar:

I - preliminarmente, projeto técnico da Combinação de Veículos de Carga - CVC, devidamente assinado por engenheiro mecânico, conforme lei federal nº 5194/66, que se responsabilizará pelas condições de estabilidade e de segurança operacional, e que deverá conter:

a) planta dimensional da combinação, contendo indicações de comprimento total, distância entre eixos, balanços traseiro e laterais, detalhe do pára-choques traseiro, dimensões e tipos dos pneumáticos, lanternas de advertência, identificação da unidade tratora, altura e largura máxima, placa traseira de sinalização especial, Peso Bruto Total Combinado - PBTC, Peso por Eixo, Capacidade Máxima de Tração - CMT e distribuição de carga no veículo;

b) cálculo demonstrativo da capacidade da unidade tratora de vencer rampa de 6%, observando os parâmetros do art. 2º. e seus parágrafos e a fórmula do Anexo I;

c) gráfico demonstrativo das velocidades, que a unidade tratora da composição é capaz de desenvolver para aclives de 0 a 6%, obedecidos os parâmetros do art. 2º. e seus parágrafos;

d) capacidade de frenagem;

e) desenho de arraste e varredura, conforme norma SAE J695b, acompanhado do respectivo memorial de cálculo;

f) laudo técnico de inspeção veicular elaborado e assinado pelo engenheiro mecânico responsável pelo projeto, acompanhado pela sua respectiva ART- Anotação de Responsabilidade Técnica, atestando as condições de estabilidade e de segurança da Combinação de Veículos de Carga - CVC.

II - Cópia dos Certificados de Registro e Licenciamento dos Veículos, da composição veículo e semi-reboques - CRLV.

§ 1º. Nenhuma Combinação de Veículos de Carga - CVC poderá operar ou transitar na via pública sem que o Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou Distrito Federal tenha analisado e aprovado toda a documentação mencionada neste artigo e liberado sua circulação.

§ 2º. Somente será admitido o acoplamento de reboques e semi-reboques, especialmente construídos para utilização nesse tipo de Combinação de Veículos de Carga - CVC, devidamente homologados pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União com códigos específicos na tabela de marca/modelo do RENAVAM.

Art. 5º. A Autorização Especial de Trânsito - AET terá validade pelo prazo máximo de 1 (um) ano, de acordo com o licenciamento da unidade tratora, para os percursos e horários previamente aprovados, e somente será fornecida após vistoria técnica da Combinação de Veículos de Carga - CVC, que será efetuada pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, ou dos Estados, ou dos Municípios ou do Distrito Federal.

§ 1º. Para renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, a vistoria técnica prevista no caput deste artigo poderá ser substituída por um Laudo Técnico de inspeção veicular elaborado e assinado por engenheiro mecânico responsável pelo projeto, acompanhado pela respectiva ART - Anotação de Responsabilidade Técnica, que emitirá declaração de conformidade junto com o proprietário do veículo, atestando que a composição não teve suas características e especificações técnicas modificadas, e que a operação se desenvolve dentro das condições estabelecidas nesta Resolução.

§ 2º. Os veículos em circulação na data da entrada em vigor desta Resolução terão assegurada a renovação da Autorização Especial de Trânsito - AET, mediante atendimento ao previsto no parágrafo anterior e apresentação do Certificado de Registro e Licenciamento dos Veículos-CRLV, da composição veículo e os semi-reboques.

Art. 6º. Em atendimento às inovações tecnológicas, a utilização e circulação de novas composições, respeitados os limites de peso por eixo, somente serão autorizadas após a comprovação de seu desempenho, mediante testes de campo incluindo manobrabilidade, capacidade de frenagem, distribuição de carga e estabilidade, além do cumprimento do disposto na presente Resolução.

§ 1º O DENATRAN baixará, em 90 dias, Portaria com as composições homologadas, especificando seus limites de pesos e dimensões.

§ 2º O uso regular de novas composições só poderá ser efetivado após sua homologação e publicação em Portaria do DENATRAN.

Art. 7º Excepcionalmente será concedida AET para as Combinações de Veículos de Carga - CVC com peso bruto total combinado de até 74 t e comprimento inferior a 25 (vinte e cinco) metros, desde que as suas unidades tenham sido registradas até 03 de fevereiro de 2006, respeitadas as restrições impostas pelos órgãos executivos com circunscrição sobre a via.

Art. 8º A não observância dos preceitos desta Resolução sujeita o infrator às penalidades previstas no artigo 231 e seus incisos do CTB, conforme cabível, além das medidas administrativas aplicáveis.

Art. 9º. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito a partir de 01/01/2007.

Art. 10 Ficam revogadas as Resoluções, 68/98, 164/04, 184/05 e 189/06, a partir de 01/01/2007.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Fernando Marques de Freitas
Ministério da Defesa – Suplente

Rodrigo Lamego de Teixeira Soares
Ministério da Educação – Titular

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde – Titular

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes – Titular

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria da eminente Deputada Rita Camata, tem por objetivo proibir, por meio de alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a circulação de caminhões nos finais de semana e feriados nacionais, em todas as estradas e rodovias brasileiras.

Estabelece, também, que o proprietário do veículo que desobedecer a referida proibição será punido com multa entre cinco e cinquenta mil reais, bem como deverá ser apreendida a habilitação do condutor do veículo, independentemente de outras sanções cíveis e penais cabíveis.

Em caso de reincidência da infração, o projeto ainda prevê a aplicação de multa em dobro, além do recolhimento do certificado de licenciamento anual, e do próprio veículo, por até trinta dias.

Na justificação da proposta, a autora apresenta dados sobre os acidentes de trânsito no Brasil, muitos dos quais envolvendo veículos de transporte de carga, especialmente caminhões, e argumenta que parte significativa dos

acidentes graves envolvendo esses veículos ocorre nos finais de semana e nos feriados.

Aponta, ainda, que os condutores de caminhões trabalham sob estado de constante estresse, percorrem longas distâncias ininterruptamente e perdem horas de sono, por vezes tendo que recorrer ao uso de medicamentos para manterem-se acordados.

Apensados à proposição principal encontram-se o Projeto de Lei nº 2.492/07, cujo autor é o Deputado Ratinho Junior, e o Projeto de Lei nº 2.501/07, de autoria do Deputado Giacobbo.

O PL nº 2.492/07 tenciona proibir o tráfego de caminhões, também por alteração no CTB, em todas as estradas e rodovias, no período compreendido entre vinte e três e cinco horas, estabelecendo multa equivalente à infração gravíssima para quem violar a regra, além da apreensão da habilitação do condutor.

O autor justifica sua proposta sob o argumento de que, com a referida proibição, os motoristas de caminhão terão garantido um horário mínimo de seis horas de descanso, cumprido em horário adequado, de forma a melhorar as condições de segurança do trânsito.

Por fim, o PL nº 2.501/07 busca limitar, entre seis e dezoito horas, o horário permitido para o tráfego das combinações de veículos de carga – CVC, conhecidas popularmente como bitrem, rodotrem ou treminhão, por meio de acréscimo de parágrafo ao art. 99 do CTB.

Também são apresentados, na justificação desse projeto, argumentos relacionados ao fato de que são elevados os índices de acidentes envolvendo as combinações de veículos de carga, especialmente em situações de baixa visibilidade, notadamente no período noturno.

Cumprida a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre o mérito das proposições. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das matérias.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas, nesta Câmara Técnica, emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação com a redução do elevado número de acidentes ocorridos nas estradas brasileiras revela a nobre intenção dos autores das propostas sob análise, que buscam minorar essas ocorrências por meio do estabelecimento de restrições ao tráfego de alguns tipos de veículos de carga.

Há que se considerar, entretanto, que a violência de nosso trânsito não ocorre em função de um único tipo ou categoria de veículo, sendo produto de uma conjunção de fatores humanos, mecânicos e das condições técnicas e de conservação das vias. De uma forma ou de outra, julgamos que a simplificação indevida desses fatores é a falha comum das três proposições que ora analisamos.

Quanto à proposição principal, entendemos que a simples proibição do tráfego de caminhões em estradas e rodovias, em todos os finais de semana e feriados nacionais, além de causar severos prejuízos a toda a cadeia logística nacional, e mesmo inviabilizar o transporte de alguns tipos de produtos, seria ineficaz quanto à redução dos acidentes, pois provocaria um considerável aumento de tráfego nos outros dias da semana.

Assim sendo, mesmo concordando que os índices de acidentes aumentam nos finais de semana, o crescimento dessas ocorrências não pode ser atribuído ao simples trânsito de caminhões, até porque o fluxo total de veículos nesses dias costuma ser inferior ao dos dias úteis. Conforme dados do próprio Ministério dos Transportes, fatores como excesso de velocidade, embriaguez, imprudência, desatenção ou cansaço do motorista, desrespeito à sinalização e fiscalização insatisfatória contribuem de forma muito mais decisiva para esses acontecimentos.

Cabe lembrar, ainda, que o aumento nos índices de acidentes nos finais de semana decorre, principalmente, do aumento do número de automóveis nas estradas nesses períodos, especialmente das chamadas vans e dos

veículos de pequeno porte que realizam viagens de lazer, os quais, muitas vezes, são conduzidos por motoristas com pouca experiência em rodovias. Além disso, limitações de tráfego nos finais de semana acabariam por sobrecarregar as vias nos dias e horários em que o tráfego fosse permitido, podendo provocar, entre outras distorções, prejuízos à segurança e à fluidez do trânsito.

Outro importante fator que depõe contra as medidas pretendidas é o fato de que aproximadamente 60% de todo o transporte de cargas no Brasil ocorre pelo modal rodoviário, grande parte em caminhões ou em combinações de veículos de cargas, aos quais se pretende impor limitações ao tráfego. Isso acarretaria uma necessidade de se aumentar a quantidade de veículos para realizar o transporte da carga, em decorrência dos períodos forçados de ociosidade da frota.

Especialmente quanto à proibição do tráfego de algumas categorias de veículos de carga no período noturno, matéria tratada nos projetos de lei apensados, entendemos ser mais eficiente a adoção de medidas como as do Projeto de Lei nº 2.660/96, que atualmente encontra-se pronto para a pauta do Plenário da Câmara dos Deputados, após ter recebido emendas no Senado Federal, que busca controlar o período de tempo ininterrupto que o motorista passa na direção do caminhão.

O referido projeto de lei tenciona evitar o excesso de horas seguidas ao volante, estabelecendo os limites de tempo contínuo de direção aos quais o condutor poderá ser submetido, bem como o período de pausa correspondente e o tempo mínimo de descanso diário. Julgamos que regulações dessa natureza são mais adequadas que a simples restrição de horários, visto que também em outros horários podem ocorrer jornadas tão extensas que comprometam as condições físicas e psicológicas dos motoristas, situação evidentemente prejudicial à segurança rodoviária.

Retornando aos projetos de lei sob análise, é importante destacar que outra possível consequência da implantação das iniciativas pretendidas é o aumento da pressão das empresas transportadoras para que seus motoristas aumentem a velocidade média das viagens ou o tempo ininterrupto de direção, visando compensar os dias e os períodos de paralisação das atividades, sendo desnecessário dizer dos riscos advindos dessas condutas.

Por fim, ressaltamos que a definição das características, pesos e dimensões das combinações de veículos de carga, foi remetida pelo Código de Trânsito ao CONTRAN, estando atualmente regulamentadas pelas Resoluções nº 210 e 211, ambas de 2006.

Consideramos adequada essa remissão ao CONTRAN, notadamente por se tratar de tema eminentemente técnico. Ademais, julgamos pertinente a atual forma regulamentada pelo CONTRAN, que veda o tráfego noturno das combinações de veículos cujo peso bruto total supere 57 toneladas, ou cujo comprimento total seja superior a 19,80 m, veículos para os quais se exige Autorização Especial de Trânsito (AET).

Ante todo o exposto, em que pese a nobre intenção dos autores das propostas, no que cumpre a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 2.286/07, 2.492/07 e 2.501/07.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2008.

Deputado CLÁUDIO DIAZ

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.286/07 e os de nºs 2.492/07 e 2.501/07, apensados, nos termos do parecer do relator, Deputado Cláudio Diaz. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Alexandre Silveira - Vice-Presidente, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Jurandy Loureiro, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Wellington Roberto, Claudio Cajado, Fátima Pelaes, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, Julio Semeghini, Marinha Raupp, Pedro Chaves e Rômulo Gouveia.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA

Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL**I. Relatório**

O projeto de lei nº 2.286/07 da deputada Rita Camata tem como objetivo diminuir o número de acidentes nas rodovias e estradas brasileiras a partir da proibição do trânsito de caminhões durante os fins de semana e feriados nacionais. Apensado à esse projeto estão os PLs nº 2.492/07 do deputado Ratinho Junior e 2.501/01 do deputado Giacobbo. Ambos também restringem o trânsito de caminhões.

Apesar de rigoroso, o projeto da deputada Rita Camata não deve ser rejeitado de pronto, visto ser preocupante a questão do trânsito no Brasil, o que exige medidas até certo ponto impopulares. Na verdade, sua relevância deve-se, porque trás a tona sério problema enfrentado pelo Brasil: a violência do trânsito no país. Nesse sentido, apresenta-se esse voto em separado, propondo a proibição do tráfego dos veículos classificados como de transporte de carga, nos termos do art. 96, II, alínea “b”, item 6 do Código de Trânsito Brasileiro nos dias de retorno de feriados nacionais.

A medida justifica-se, pois o número de veículos pequenos aumenta significativamente durante os feriados nacionais, concentrando seu fluxo sobretudo nos dias de retorno. Além do número excessivo de veículos pequenos, as rodovias federais ainda recebem o tráfego de veículos de carga, normalmente lentos, o que dificulta em muito o fluxo de veículos. Em função da diferença de velocidade entre esses veículos, o número de acidentes aumenta sobremaneira, vitimando centenas de brasileiros a cada feriado.

Discute-se o fato dessa medida não resolver o problema dos altos índices de acidente rodoviários. Sem dúvida, há infinidade de variáveis que fazem do trânsito no Brasil um dos mais violentos do mundo. O projeto de lei em análise enfrenta apenas um desses problemas: os altos índices de acidentes nos dias de retorno de feriados nacionais. Agora, tal fato não deve desmotivar este Colegiado no

combater o problema. Ao contrário, devido à complexidade dos fatores, devem ser propostas novas medidas ligadas ao trânsito que, atuando de maneira articulada com este projeto de lei, reduzirão os índices de acidentes no país. Assim, o projeto em análise não é visão simplista do problema, mas apenas uma das ferramentas a serem utilizados no combate à violência no trânsito. A questão é séria e novas medidas devem ser implementadas.

Há críticas ao projeto de lei no tocante ao impacto econômico da medida. De fato, a economia brasileira movimenta-se a partir do caminhão e, até certo ponto, qualquer proibição de seu trânsito poderá causar alguns transtornos econômicos. Todavia, a proibição do trânsito durante os dias específicos conforme a proposta parece ter menos impacto econômico do que pretendem as vozes contrárias ao projeto.

A aprovação da medida é importante no combate aos altos índices de acidente rodoviários. Na verdade, o projeto trata apenas de um dos problemas do trânsito: os acidentes durante os dias de retorno de feriados nacionais. Para diminuir de fato o número de acidentes, esta Casa deverá aprovar novas medidas que, em articulação com este projeto de lei, promoverão redução de ocorrências no trânsito brasileiro.

II. Voto

Diante do exposto, voto pela APROVAÇÃO do PL 2.286 de 2007 da deputada Rita Camata na forma do substitutivo e pela REJEIÇÃO dos PLs 2.501/01 e 2.492/07.

SUBSTITUTIVO

Art. 1º. *O Capítulo III da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte Art. 29-A:*

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

“Art. 29-A. Os veículos classificados como de transporte de carga, nos termos do art. 96, II, alínea “b”, item 6 ficam proibidos de circular nas vias de que trata o art. 60, II, alíneas “a” e “b” entre às 10 horas e 22 horas:

a) do domingo, quando o feriado nacional ocorrer na quinta ou sexta-feira anteriores;

b) da segunda ou terça-feira, quando o feriado nacional cair em um desses dias da semana.

I - A inobservância do disposto neste artigo, por parte do proprietário do veículo, será punida com multa que varia entre cinco mil e cinquenta mil reais, além de medida administrativa de apreensão da habilitação do condutor do veículo, independentemente das sanções cíveis, penais e outras previstas quando da ocorrência dos crimes referentes aos artigos 302 a 312 desta Lei, nos dias de proibição de circulação.

II - A reincidência implicará na aplicação de multa correspondente ao dobro do valor da primeira multa e medida administrativa de recolhimento do certificado de licenciamento anual, e do próprio veículo, por até 30 dias.

Art. 2º. Esta Lei entrará em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação”

Sala de Comissões em 5 de agosto de 2008

Deputado Hugo Leal

FIM DO DOCUMENTO
