

**INTERESSADO:** Vereador ADRIANO MEIRELES DA PAZ

**PROCESSO (tipo 54):** Nº 19/2026 - Câmara Municipal

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 19/2026, de autoria do Poder Legislativo Municipal

**REFERÊNCIA:** “Dispõe sobre a proibição de estacionamento de veículos de carga em vias públicas no período noturno no Município de Espigão do Oeste e dá outras providências.”

### **PARECER JURÍDICO nº 91/2026/PROJUR**

Cuidam os autos de análise jurídica acerca do Projeto de Lei nº 19/2026, de autoria do Vereador Adriano Meireles da Paz, que visa regulamentar sobre a proibição de estacionamento de veículos de carga em vias públicas no período noturno no Município de Espigão do Oeste.

#### **1. DA ANÁLISE FORMAL DO PROCESSO LEGISLATIVO**

Quanto às peças que compõem o processo legislativo, constata-se a presença dos seguintes documentos formalizadores do processo:

- 1) Termo de abertura do processo, pela Diretoria Legislativa, formalizando o protocolo de abertura do processo legislativo (ID 1343958);
- 2) Projeto de Lei nº 19/2026, de autoria do Vereador Adriano Meireles da Paz (ID 1343966);
- 3) Despachos ordinatórios da Diretoria Legislativa, Plenário e Comissões Permanentes, sendo posteriormente remetidos os autos à Procuradoria da Câmara Municipal (ID's 1344601, 1344610, 1345978, 1364074 e 1365792, respectivamente);
- 4) Resolução CONTRAN Nº 882, de 13 de dezembro de 2021 (*Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências*), juntada nesta Procuradoria Jurídica, ao ID 1384771;
- 5) Resolução CONTRAN Nº 965, de 17 de maio de 2022 (*Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos*), juntada nesta Procuradoria Jurídica, ao ID 1384776;
- 6) Lei Federal nº 13.103, de 2 de março de 2015 (*que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista*), anexada por esta Procuradoria Jurídica, ao ID 1384778;
- 7) Informações da tramitação original do PL 4.246/2012, de autoria do Deputado Federal Jerônimo Goergen - PP/RS, juntadas por esta Procuradoria Jurídica, conforme documento ID 1384779.

Concernente aos requisitos formais a serem preenchidos pelos projetos legislativos, o projeto de lei objeto deste processo encontra-se devidamente articulado e ementado, trazendo seus objetivos, e acompanhado das justificativas contendo a motivação para a proposta legislativa, atendendo aos ditames do artigo 134 do Regimento Interno desta Casa (Resolução nº 45/08).



## 2. DO EXAME DA LEGALIDADE DO PROJETO DE LEI Nº 19/2026

Quanto à competência legislativa, a proposição apresenta-se adequada, pois compete ao Município legislar acerca dos assuntos de interesse local, nos termos do art. 10, inciso I, da Lei Orgânica Municipal de Espigão do Oeste.

No que concerne à iniciativa do processo legislativo, verifica-se regularidade, pois ao tratar-se de assunto de aplicação local no Município, sua deflagração por Vereador não parece afrontar a Lei Orgânica do Município de Espigão, a qual em seu art. 30 assim previu: “*A iniciativa das Leis complementares e ordinárias cabe à qualquer Vereador ou comissão, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.*”

Aliás, sobre a competência legiferante da Câmara Municipal, em se tratando de uso de bens públicos municipais, a Lei Orgânica do Município de Espigão do Oeste assim preconiza:

Art. 14. Cabe a Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado nos Artigos 15 e 29, dispor sobre todas as matérias de competência do Município, especialmente sobre:

(...)

**V – Bens do domínio do Município;**

(...)

[grifo nosso]

A propósito, vale lembrar que as vias municipais (ruas, estradas, praças etc.) são bens públicos de uso comum do povo, pertencentes ao patrimônio do Município.

Desse modo, não havendo proibição legal, resta atendido o requisito formal subjetivo, considerando-se que a Lei Orgânica Municipal de Espigão do Oeste não proíbe que Vereadores apresentem Projeto de Lei concernente ao uso de bens públicos municipais.

Quanto ao conteúdo, notamos que o Projeto de Lei nº 19/2026 dispõe sobre a proibição de estacionamento de veículos de carga com peso bruto total superior a 3,5 toneladas, durante a noite, em vias públicas do Município de Espigão do Oeste, isto é, no período compreendido entre 18h e 06h.

Salienta-se que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) também atribui aos Municípios a competência para regulamentar o trânsito, incluindo o estacionamento em vias urbanas.

Nesse tocante, o Supremo Tribunal Federal já consolidou entendimento de que é constitucional a atuação normativa do Município em matéria de trânsito, quando presente o interesse local, sendo que o STF já decidiu, fixando em sede de repercussão geral, por meio do Recurso Extraordinário RE 658570/MG, o seguinte:

(...) é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas.

Assim, detém o ente federativo municipal a prerrogativa de estabelecer regulamentação concernente à organização do trânsito nas vias municipais, nos termos da legislação pertinente.



Por conseguinte, entendemos que, ainda que relacionado ao trânsito de veículos no âmbito do Município, tem a Câmara Municipal de Espigão a competência para disciplinar o uso de bens e serviços públicos municipais, desde que respeitados os limites da Constituição Federal, da Lei Orgânica Municipal e da legislação infraconstitucional.

Quanto ao conteúdo do Projeto de Lei nº 19/2026, recomendamos tão somente haja a adequação dos arts. 4º e 6º, com a exclusão do art. 7º (por ser desnecessário), cujas alterações podem ser realizadas por meio de Emendas à proposição apresentada, a fim de que sejam extirpadas eventuais disposições que possam ser interpretadas como inconstitucionais, por vício de iniciativa.

Afinal, uma lei de iniciativa parlamentar deve apenas estabelecer normas gerais, sem impor obrigações diretas à Administração, sob pena de usurpar a competência privativa do Chefe do Executivo, e daí passar a ser considerada como inconstitucional.

A propósito, sugere-se **EMENDA SUBSTITUTIVA**, com adoção de novo texto para o art. 4º do Projeto de Lei nº 19/2026, conforme exemplo abaixo:

Art. 4º O Poder Executivo poderá adotar as medidas necessárias à execução desta Lei, especialmente quanto:

I – à divulgação ampla da restrição prevista nesta norma, utilizando os meios oficiais de comunicação do Município;

II – à sinalização das vias públicas;

III – à fiscalização o cumprimento desta Lei, podendo firmar convênios com órgãos estaduais e federais para tal fim;

IV – à definição de locais onde será permitido o estacionamento de veículos de carga no período noturno.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo poderá incentivar, diretamente ou em parceria com a iniciativa privada, a criação de áreas destinadas ao estacionamento e repouso de motoristas profissionais.

(...)

Vale assentar que as leis de iniciativa dos Vereadores podem dispor sobre políticas públicas, desde que não interfiram diretamente na organização administrativa ou imponham execução específica ao Chefe do Executivo, ou a uma Secretaria Municipal específica, como a Secretaria Municipal de Obras e Desenvolvimento Urbano de Espigão do Oeste.

De outro lado, sugere-se **EMENDA SUBSTITUTIVA**, com adoção de novo texto para o art. 6º do Projeto de Lei nº 19/2026, sem uma imposição específica de prazo para regulamentação do Chefe do Executivo, conforme o exemplo abaixo:

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

Importante salientar que o Supremo Tribunal Federal já possui entendimento no sentido da incompatibilidade de dispositivos normativos que estabeleçam prazos ao Poder Executivo, para



apresentação de projetos de lei e regulamentação de preceitos legais, por violação dos arts. 2º e 84, II, da Constituição da República Federativa do Brasil, como o decidido na ADI 4727, do Estado do Amapá.

Por último, recomenda-se **EMENDA SUPRESSIVA**, para fins de excluir o texto do art. 7º do Projeto de Lei nº 19/2026, conforme abaixo:

~~Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, se houver.~~

A justificativa para a exclusão desse dispositivo (art. 7º) é a de que o mesmo se tornaria desnecessário, já que o Projeto de Lei não deve criar despesa obrigatória direta ao Prefeito Municipal.

Então, entendemos que o Projeto de Lei nº 19/2026, acaso seja alterado em consonância com as recomendações retro apontadas, daí sua proposta não interferirá na organização administrativa do Poder Executivo, nem criará obrigações específicas a órgãos municipais, limitando-se a estabelecer norma geral de ordenamento urbano, cuja execução ficará a cargo do Executivo, conforme sua conveniência e oportunidade.

Além disso, o projeto permitiria que o Poder Executivo adotasse medidas complementares, inclusive incentivando a criação de locais adequados para estacionamento e descanso de motoristas profissionais, contribuindo para a segurança no trânsito e o respeito às condições de trabalho da categoria desses motoristas.

Ademais, em consulta à legislação de trânsito, especialmente as Resoluções nº 882/2021 e nº 965/2022, do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, em conjunto com a Lei Federal nº 13.103/2015, reguladora do exercício da profissão de Motorista, verificamos que há compatibilidade do Projeto de Lei nº 19/2026 com o regramento nacional, em consonância com as disposições do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/97), bastando sejam realizadas as adequações acima recomendadas por esta Procuradoria Jurídica.

Por sinal, a título de curiosidade, registra-se que o Projeto de Lei nacional que dera origem à Lei dos Motoristas profissionais, e que veio a ser futuramente transformado na Lei Federal nº 13.103/2015, na realidade, tivera a sua origem no seio do Poder Legislativo, isto é, inaugurou-se o processo legislativo por meio do PL 4.246/2012, de autoria de um Deputado Federal (Jerônimo Goergen - PP/RS), o que demonstra a importância da atividade legislativa dos membros do Parlamento na formação de normas que venham a tutelar as condições de trabalho com descanso regulamentado, os direitos trabalhistas, a segurança dos condutores no trânsito, e, conseqüentemente, da sociedade, de uma forma geral.

Quanto ao mais, em realidade, percebemos que o Projeto de Lei nº 19/2026 estabelece normas gerais sobre o uso das vias públicas municipais de Espigão, define conceitos, prevê exceções e remete a aplicação de penalidades à legislação de trânsito já vigente no território nacional, além de autorizar o Poder Executivo local a adotar medidas necessárias à sua implementação.

## CONCLUSÃO

Analizados os autos sob a ótica jurídica, entendemos pela constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 19/2026, à exceção dos arts. 4º, 6º e 7º, os quais se apresentam



**inconstitucionais na forma originalmente proposta, estes podendo ser devidamente alterados,** conforme as razões de fundamentação jurídica acima aduzidas.

No mais, importa restituir ao encargo dos Excelentíssimos Senhores Vereadores as questões relativas à necessidade, conveniência e oportunidade do referido projeto de lei para o Município de Espigão do Oeste, situação que deve ser debatida pelos representantes da sociedade, levando-se em consideração o atingimento da finalidade pública e o interesse social da matéria ora proposta.

É o Parecer.

Espigão do Oeste/RO, 25 de março de 2026.

**Claudevon Martins Alves**

Procurador Jurídico

*Câmara Municipal de Espigão do Oeste*







# Município de Espigão do Oeste

04.695.284/0001-39  
Rua Rio Grande do Sul, 2800 - Vista Alegre  
www.espigaodoeste.ro.gov.br

## FICHA CADASTRAL DO DOCUMENTO ELETRÔNICO

Tipo do Documento	Identificação/Número	Data
<b>Parecer Jurídico</b>	<b>nº91_2026-Proj Lei nº 19_2026-Vereador</b>	<b>25/03/2026</b>

ID: <b>1384796</b>	Processo	Documento
CRC: <b>FEFF98AA</b>		
Processo: <b>54-19/2026</b>		
Usuário: <b>Claudevon Martins Alves</b>		
Criação: <b>25/03/2026 23:32:11</b>	Finalização: <b>25/03/2026 23:34:01</b>	

MD5: <b>ODDA1F12911B5C8304FB767D52BB67D2</b>
SHA256: <b>3EBD3FACFA682DBEE9713DE49907B11D9A668955FF6CE212516B967EC863162D</b>

Súmula/Objeto:

**Parecer Jurídico nº91\_2026-Proj Lei nº 19\_2026-Vereador ADRIANO MEIRELES\_proibe estacionamento noturno\_veículos pesados nas vias municipais**

### INTERESSADOS

Adriano Meireles da Paz	ESPIGAO DO OESTE	RO	25/03/2026 23:32:11
-------------------------	------------------	----	---------------------


### ASSUNTOS

PROJETO DE LEI DO LEGISLATIVO	25/03/2026 23:32:11
-------------------------------	---------------------

### CIENTES

Hermes Pereira Junior	26/03/2026 07:08:24
Luiz Felipe Guedes da Silva	26/03/2026 10:09:18
Adriano Meireles da Paz	26/03/2026 11:35:06
Genezio Mateus	27/03/2026 07:37:34
Severino Schulz	27/03/2026 10:26:09
Kissila Kerley Ponath	30/03/2026 11:53:32
Gilmar Loose	31/03/2026 08:05:29
Alexandro Ferraz da Silva	01/04/2026 08:05:57
Walter Goncalves Lara	09/04/2026 10:34:14
Pedro Candido Cesário	16/04/2026 19:36:44
Amilton Alves de Souza	23/04/2026 06:43:59

### ASSINATURAS ELETRÔNICAS

 Claudevon Martins Alves	Procurador Jurídico	25/03/2026 23:37:26
--	---------------------	---------------------

Assinado na forma do Resolução Municipal nº 90/2021.

A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QRCode acima ou ainda através do site [transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br](http://transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br) informando o ID 1384796 e o CRC FEFF98AA.

# PL 4246/2012

## Projeto de Lei

**Situação:** Transformada na Lei Ordinária 13103/2015

### Identificação da Proposição

---

#### Autor

Jerônimo Goergen - PP/RS

#### Apresentação

01/08/2012

#### Ementa

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.

#### Nova Ementa da Redação

NOVA EMENTA: Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

#### Dados Complementares:

Altera o Decreto-lei nº 5.452, de 1943 e a Lei nº 9.503, de 1997.

## Informações de Tramitação

---

#### Forma de Apreciação

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

#### Regime de Tramitação

Urgência (Art. 155, RICD)

#### Despacho atual:

Data	Despacho
05/06/2014	(Emendas do Senado Federal)Às Comissões de Viação e Transportes; Trabalho, de Administração e Serviço Público e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD)Proposição Sujeita à Apreciação do PlenárioRegime de Tramitação: Urgência art. 155 RICD

#### Prazos:

Descrição	Início do prazo
Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 25/04/2013)	25/04/2013

## Última Ação Legislativa

---

Data	Ação
------	------



05/03/2015	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> Ofício nº 8/15/PS-GSE ao Senado Federal, encaminhando autógrafo sancionado.
------------	--

## Documentos Anexos e Referenciados

- Avulsos
- Destaques ( 0 )
- Emendas ao Projeto ( 5 )
- Emendas ao Substitutivo ( 0 )
- Histórico de Despachos ( 3 )
  
- Legislação citada
- Histórico de Pareceres, Substitutivos e Votos ( 12 )
- Recursos ( 0 )
- Redação Final
  
- Mensagens, Ofícios e Requerimentos ( 4 )
- Relatório de conferência de assinaturas
- Dossiê digitalizado

## Tramitação

*Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.*

Data	Andamento
01/08/2012	<b>Plenário ( PLEN )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação do Projeto de Lei n. 4246/2012, pelo Deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), que: "Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.</li> </ul> <p>NOVA EMENTA: Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências".</p>
01/08/2012	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicação inicial no DCD do dia 02/08/12 PÁG 27758 COL 02.</li> </ul>
18/04/2013	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Às Comissões de Viação e Transportes; Trabalho, de Administração e Serviço Público e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) - Art. 24, IIProposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 IIRegime de Tramitação: Ordinária</li> </ul>
19/04/2013	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encaminhada à publicação. Avulso Inicial</li> </ul>
22/04/2013	<b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recebimento pela CVT.</li> </ul>
23/04/2013	<b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Designado Relator, Dep. Diego Andrade (PSD-MG)</li> </ul>



<b>Data</b>	<b>Andamento</b>
24/04/2013	<b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 25/04/2013)</li> </ul>
16/05/2013	<b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.</li> </ul>
08/07/2013	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apense-se a este(a) o(a) PL-5843/2013.</li> </ul>
19/07/2013	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apense-se a este(a) o(a) PL-5943/2013. Em razão dessa apensação o PL 4246/2012 passa a tramitar em regime de prioridade e apreciação peloa Plenário.</li> </ul>
14/10/2013	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apense-se a este(a) o(a) PL-6462/2013.</li> </ul>
22/10/2013	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• À CVT cópia do Ofício 1262/13 - Dep. Alceu Moreira, acerca de demanda da Unicam de urgência para votação do PL 5943/13, apensado ao 4246/12.</li> </ul>
27/11/2013	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apense-se a este(a) o(a) PL-6686/2013.</li> <li>• Apense-se a este(a) o(a) PL-6686/2013.</li> </ul>
18/03/2014	<b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação do Requerimento n. 268/2014, pelo Deputado Daniel Almeida (PCdoB-BA), que: "Requeiro seja desapensado do PL nº 4246/2012 o PL nº 6462/2013".</li> </ul>
19/03/2014	<b>Plenário ( PLEN )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação do Requerimento de Desapensação n. 9746/2014, pela Comissão de Viação e Transportes, que: "Requer seja desapensado do PL nº 4246/2012 o PL nº 6462/2013".</li> </ul>
04/04/2014	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encaminhado à republicação - Avulso</li> </ul>
07/04/2014	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Despacho exarado ao Requerimento n. 9.746/2014, conforme despacho do seguinte teor: Defiro o pedido contido no Requerimento n. 9.746/2014. Desapense-se o Projeto de Lei n. 6.462/2013 do Projeto de Lei n. 4.246/2012, nos termos do art. 142 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). Em consequência, distribua-se o Projeto de Lei n. 6.462/2013 às Comissões de Viação e Transportes, de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD), sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões e sob o regime de tramitação ordinário. Publique-se. Oficie-se.[ATUALIZAÇÃO DO DESPACHO DO PL 6.462/2013: Às CVT, CTASP e CCJC (art. 54 do RICD). Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II, do RICD. Regime de tramitação: ordinário.]</li> </ul>
08/04/2014	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• À CVT o Memorando nº 41/14 - COPER solicitando desapensar o PL 6461/13 do de nº 4246/12 e encaminhando etiqueta com novo despacho aposta a este.</li> </ul>



Data	Andamento
22/04/2014	<p><b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encaminhado à CCJC.</li> <li>• Encaminhado à CTASP.</li> </ul>
22/04/2014	<p><b>Plenário ( PLEN )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alteração do Regime de Tramitação desta proposição em virtude da alteração do regime do PL 5943/2013, por ter sido Aprovação do REQ 8339/2013 =&gt; PL 5943/2013 que está apensado ao primeiro.</li> </ul>
29/04/2014	<p><b>Plenário ( PLEN ) - <u>13:00 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ** Votação do Requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, que solicita votação nominal para o requerimento de inversão de pauta (preferência para apreciação do Projeto de Lei nº 4.246/2012, item 6, sobre os demais itens da pauta).</li> <li>• Encaminharam a Votação: Dep. Jovair Arantes (PTB-GO) e Dep. Ivan Valente (PSOL-SP).</li> <li>• Rejeitado o Requerimento.</li> <li>• Prejudicado o Requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, o qual solicita que o Requerimento de inversão de pauta do Projeto de Lei nº 3.232/1992, seja apreciado pelo processo nominal de votação.</li> <li>• ** Votação do Requerimento do Dep. Jovair Arantes, Líder do PTB, que solicita preferência para apreciação do Projeto de Lei nº 4.246/2012, item 6, sobre os demais itens da pauta.</li> <li>• Encaminharam a Votação: Dep. Chico Alencar (PSOL-RJ) e Dep. Nelson Marquezelli (PTB-SP).</li> <li>• Aprovado o Requerimento.</li> <li>• Prejudicado o requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, que solicita a inversão de pauta da presente Ordem do Dia, a fim de que o Projeto de Lei nº 3.232/1992 seja apreciado como item 1 da pauta.</li> <li>• Discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 4.246 de 2012.</li> <li>• Votação do Requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, que solicita a retirada de pauta deste Projeto de Lei.</li> <li>• Prejudicado o requerimento em face do encerramento da sessão.</li> <li>• Adiada a discussão em face do encerramento da sessão.</li> </ul>



Data	Andamento
29/04/2014	<p data-bbox="426 252 1245 290"><b>Plenário ( PLEN ) - <u>18:10 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="464 314 863 347">• Discussão em turno único.</li> <li data-bbox="464 359 1776 433">• Designado Relator, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), para proferir o parecer pela Comissão de Viação e Transportes.</li> <li data-bbox="464 445 1776 519">• Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), pela Comissão de Viação e Transportes, que conclui pela aprovação deste.</li> <li data-bbox="464 531 1776 605">• Designado Relator, Dep. Jovair Arantes (PTB-GO), para proferir o parecer pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.</li> <li data-bbox="464 617 1776 730">• Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Jovair Arantes (PTB-GO), pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que conclui pela aprovação na forma do Substitutivo apresentado.</li> <li data-bbox="464 742 1776 816">• Designado Relator, Dep. Moreira Mendes (PSD-RO), para proferir o parecer pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.</li> <li data-bbox="464 828 1776 940">• Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Moreira Mendes (PSD-RO), pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que conclui pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.</li> <li data-bbox="464 952 1776 1065">• Discutiram a Matéria: Dep. Luiz Carlos Hauly (PSDB-PR), Dep. Ivan Valente (PSOL-SP), Dep. Hugo Leal (PROS-RJ), Dep. Celso Maldaner (PMDB-SC), Dep. Assis Melo (PCdoB-RS) e Dep. Nelson Markezelli (PTB-SP).</li> <li data-bbox="464 1077 810 1110">• Encerrada a discussão.</li> <li data-bbox="464 1121 1776 1196">• Prejudicado o Requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, o qual solicita que discussão seja feita por grupos de artigos.</li> <li data-bbox="464 1207 1283 1240">• ** Atingido o quórum regimental, passa-se à deliberação.</li> <li data-bbox="464 1252 1776 1326">• Votação do Requerimento do Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, que solicita a retirada de pauta deste Projeto de Lei.</li> <li data-bbox="464 1338 1734 1371">• Encaminharam a Votação: Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP) e Dep. Chico Alencar (PSOL-RJ).</li> <li data-bbox="464 1383 863 1415">• Rejeitado o Requerimento.</li> <li data-bbox="464 1427 1629 1460">• O projeto foi emendado. Foram apresentadas as Emendas de Plenário de nºs 1 a 4.</li> <li data-bbox="464 1472 1776 1584">• Parecer às Emendas de Plenário proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), pela Comissão de Viação e Transportes, que conclui pela aprovação das Emendas nºs 2 e 3; e pela rejeição das Emendas nºs 1 e 4.</li> <li data-bbox="464 1596 1776 1709">• Parecer às Emendas de Plenário proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Jovair Arantes (PTB-GO), pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que conclui pela aprovação das Emendas nºs 1, 2 e 3; e pela rejeição da Emenda nº 4.</li> <li data-bbox="464 1721 1776 1834">• Parecer às Emendas de Plenário proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Moreira Mendes (PSD-RO), pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que conclui pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.</li> <li data-bbox="464 1846 831 1878">• Votação em turno único.</li> <li data-bbox="464 1890 1776 1964">• Encaminharam a Votação: Dep. Chico Alencar (PSOL-RJ), Dep. Celso Maldaner (PMDB-SC), Dep. Hugo Leal (PROS-RJ) e Dep. Jerônimo Goergen (PP-RS).</li> <li data-bbox="464 1976 1776 2089">• Aprovado o Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012, ressalvados os destaques.</li> <li data-bbox="464 2101 1776 2175">• Em consequência, ficam prejudicados o projeto inicial e os Projetos de Lei apensados, ressalvados os destaques.</li> <li data-bbox="464 2187 1545 2220">• Aprovadas as Emendas de Plenário nºs 2 e 3, com pareceres pela aprovação.</li> <li data-bbox="464 2231 1398 2264">• Rejeitada a Emenda de Plenário nº 4, com pareceres pela rejeição.</li> <li data-bbox="464 2276 1388 2309">• Aprovada a Emenda de Plenário nº 1, com pareceres divergentes.</li> <li data-bbox="464 2320 1776 2404">• Votação do art. 235-C, constante do art. 6º do Substitutivo, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PCdoB.</li> <li data-bbox="464 2415 1776 2570">• Em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Mantido o artigo", foi solicitada a verificação da votação pelos Deputados Ivan Valente, Líder do PSOL; Arnaldo Jordy, na qualidade de Líder do PPS; Eurico Júnior (PV-RJ); e Assis Melo (PCdoB-RS); passando-se à votação pelo processo nominal.</li> <li data-bbox="464 2582 1461 2614">• Mantido o artigo destacado. Sim: 267; não: 72; abstenção: 1; total: 340.</li> <li data-bbox="464 2626 1776 2709">• Retirado o destaque da bancada do Bloco PP,PROS, para votação em separado do art. 235-C, constante do art. 6º do Substitutivo.</li> <li data-bbox="464 2721 1776 2804">• Votação do art. 7º do Substitutivo, objeto do destaque para votação em separado da bancada do Bloco PP,PROS.</li> <li data-bbox="464 2816 1776 2899">• Encaminharam a Votação: Dep. Jovair Arantes (PTB-GO), Dep. Hugo Leal (PROS-RJ) e Dep. Delegado Protógenes (PCdoB-SP).</li> </ul>



Data	Andamento
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantido o artigo destacado.</li> <li>• Votação do § 7º do art. 67-C, constante do art. 7º do Substitutivo, objeto do destaque da bancada do PSD.</li> <li>• Mantido o parágrafo destacado.</li> <li>• Votação do art. 16 do Projeto de Lei nº 5.943/2013, apensado, para que seja incorporado ao texto do Substitutivo; objeto do destaque da bancada do PTB.</li> <li>• Encaminhou a Votação o Dep. Nelson Markezelli (PTB-SP).</li> <li>• Aprovado o artigo destacado.</li> <li>• Votação do art. 17 do Substitutivo, objeto do destaque da bancada do PSC.</li> <li>• Encaminharam a Votação: Dep. Sandro Alex (PPS-PR) e Dep. Delegado Protógenes (PCdoB-SP).</li> <li>• Mantido o artigo destacado.</li> <li>• Votação do art. 20 do Substitutivo, objeto do destaque da bancada do PSDB.</li> <li>• Encaminhou a Votação o Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP).</li> <li>• Suprimido o artigo destacado.</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do Bloco PP,PROS, para votação em separado da Emenda de Plenário nº 2.</li> <li>• Votação da Redação Final.</li> <li>• Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Moreira Mendes (PSD-RO).</li> <li>• A matéria vai ao Senado Federal (PL 4.246-A/2012).</li> </ul> <p>DCD de 30/04/14, PÁG 126 COL 01.</p>
29/04/2014	<p><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desapensação automática dos PLs nºs 5843/13, 5943/13, 6299/13, 6503/13 e 6686/13, em face da declaração de prejudicialidade destes decorrente da aprovação, em Plenário, do Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012, principal.</li> </ul>
07/05/2014	<p><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Remessa ao Senado Federal por meio do Of. nº 130/14/PS-GSE.</li> </ul>
05/06/2014	<p><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recebido o ofício nº 832/2014, do Senado Federal, que comunica à Câmara dos Deputados a aprovação, em revisão e com emendas, do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (PL nº 4.246, de 2012, nessa Casa), que "Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências".</li> </ul>
05/06/2014	<p><b>Plenário ( PLEN )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação da Emenda/Substitutivo do Senado n. 4246/2012, pelo Senado Federal, que: "Emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (PL nº 4.246, de 2012, na Casa de origem), que 'Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências".</li> </ul>



<b>Data</b>	<b>Andamento</b>
05/06/2014	<p><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Emendas do Senado Federal)Às Comissões de Viação e Transportes; Trabalho, de Administração e Serviço Público e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD)Proposição Sujeita à Apreciação do PlenárioRegime de Tramitação: Urgência art. 155 RICD</li> <li>• (Emendas do Senado Federal)Às Comissões de Viação e Transportes; Trabalho, de Administração e Serviço Público e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD)Proposição Sujeita à Apreciação do PlenárioRegime de Tramitação: Urgência art. 155 RICD</li> </ul>
06/06/2014	<p><b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encaminhada à publicação. Publicação Inicial em avulso e no DCD de 07/06/14, PÁG 40 COL 01, Letra B.</li> </ul>
06/06/2014	<p><b>Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ( CTASP )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recebimento pela CTASP.</li> </ul>
06/06/2014	<p><b>Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania ( CCJC )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recebimento pela CCJC.</li> </ul>
06/06/2014	<p><b>Comissão de Viação e Transportes ( CVT )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recebimento pela CVT.</li> </ul>
09/06/2014	<p><b>Plenário ( PLEN )</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O Presidente, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), avocou a relatoria desta proposição nos termos do Art. 41, VI do RICD.</li> </ul>
10/06/2014	<p><b>Plenário ( PLEN ) - <u>14:00 Sessão Deliberativa Ordinária</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por falta de "quorum" (obstrução).</li> </ul>
02/07/2014	<p><b>Plenário ( PLEN ) - <u>12:29 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Discussão, em turno único, das Emendas do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012.</li> <li>• Retirado pelo autor, Dep. Ivan Valente, Líder do PSOL, o requerimento que solicita a retirada de pauta deste Projeto de Lei.</li> <li>• Parecer às Emendas do Senado Federal proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Diego Andrade (PSD-MG), pela Comissão de Viação e Transportes, que conclui pela aprovação das Emendas nºs 4, 5, 9, 12, 15 e 16; e pela rejeição das Emendas nºs 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14 e 17.</li> <li>• Parecer às Emendas do Senado Federal proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Jovair Arantes (PTB-GO), pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que conclui pela aprovação das Emendas nºs 4, 5, 9, 12, 15 e 16; e pela rejeição das Emendas nºs 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14 e 17.</li> <li>• Parecer às Emendas do Senado Federal proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Afonso Florence (PT-BA), pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que conclui pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.</li> <li>• Encerrada a discussão.</li> <li>• Votação em turno único.</li> <li>• Aprovadas as Emendas do Senado Federal nºs 4, 5, 9, 12, 15 e 16, com pareceres pela aprovação, ressalvados os destaques.</li> <li>• Rejeitadas as Emendas do Senado Federal nºs 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14 e 17, com pareceres pela rejeição, ressalvados os destaques.</li> <li>• Adiada a continuação da votação em face do encerramento da Sessão. DCD de 03/07/14 PÁG 119 COL 01.</li> </ul>



<b>Data</b>	<b>Andamento</b>
03/07/2014	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES ( CCP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encaminhada à publicação. Pareceres proferidos em Plenário Publicados em Avulso - Letra C.</li> </ul>
09/07/2014	<b>Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ( CTASP )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Devolução à CCP</li> </ul>
06/08/2014	<b>Plenário ( PLEN ) - <u>09:00 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.</li> </ul>
02/09/2014	<b>Plenário ( PLEN ) - <u>18:30 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por falta de "quorum" (obstrução).</li> </ul>
03/09/2014	<b>Plenário ( PLEN ) - <u>09:00 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por falta de "quorum" (obstrução).</li> </ul>
03/02/2015	<b>Plenário ( PLEN )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação do Requerimento de Desarquivamento de Proposições n. 126/2015, pelo Deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), que: "Requer o desarquivamento de proposições".</li> </ul>
06/02/2015	<b>Mesa Diretora ( MESA )</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeferido o pedido de desarquivamento desta proposição constante do REQ-126/2015 por não se tratar(em) de matéria(s) sujeita(s) ao arquivamento previsto no artigo 105 do RICD.</li> </ul>
09/02/2015	<b>Plenário ( PLEN ) - <u>19:00 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.</li> </ul>
10/02/2015	<b>Plenário ( PLEN ) - <u>14:00 Sessão Deliberativa Ordinária</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.</li> </ul>



Data	Andamento
11/02/2015	<p data-bbox="426 252 1245 290"><b>Plenário ( PLEN ) - <u>10:00 Sessão Deliberativa Extraordinária</u></b></p> <ul data-bbox="464 314 1780 2228" style="list-style-type: none"> <li>• Continuação da votação, em turno único, das Emendas do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012.</li> <li>• Votação da Emenda do Senado Federal nº 4, objeto do Destaque da bancada do SD.</li> <li>• Encaminhou a Votação o Dep. Valdir Colatto (PMDB-SC).</li> <li>• Aprovada a Emenda do Senado Federal nº 4.</li> <li>• Votação dos arts. 16 e 17 (constantemente da emenda supressiva nº 12, do Senado Federal), com a finalidade de manter os referidos artigos no texto final do Projeto de Lei nº 4.246/2012, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PTB.</li> <li>• Encaminhou a Votação o Dep. Jovair Arantes (PTB-GO).</li> <li>• Em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitados os artigos destacados" (em processo simbólico), foi solicitada a verificação da votação pelos Deputados Sandro Alex (PPS-PR); Vanderlei Macris, na qualidade de Líder do PSDB; e Jovair Arantes, Líder do PTB, passando-se à sua votação pelo processo nominal.</li> <li>• Mantidos os artigos destacados. Sim: 202; não: 89; abstenção: 01; total: 292.</li> <li>• Prejudicado o destaque da bancada do PPS, para votação em separado do art. 17 (constante da emenda supressiva nº 12, do Senado Federal), com a finalidade de manter o referido artigo no texto final do Projeto de Lei nº 4.246/2012.</li> <li>• Votação dos arts. 18 e 19 (constantemente da emenda supressiva nº 12, do Senado Federal), com a finalidade de manter os referidos artigos no texto final do Projeto de Lei nº 4.246/2012, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSC.</li> <li>• Encaminharam a Votação: Dep. Nelson Marquezelli (PTB-SP), Dep. Valdir Colatto (PMDB-SC), Dep. Celso Maldaner (PMDB-SC) e Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP).</li> <li>• Suprimidos os artigos destacados.</li> <li>• Prejudicado o destaque do Dep. Nelson Marquezelli (PTB-SP), para votação em separado dos arts. 18 e 19 (constantemente da emenda supressiva nº 12, do Senado Federal), com a finalidade de manter os referidos artigos no texto final do Projeto de Lei nº 4.246/2012.</li> <li>• Prejudicado o destaque da bancada do PSD, para votação da Emenda do Senado Federal nº 12 (com vistas à sua aprovação).</li> <li>• Votação da Emenda do Senado Federal nº 17, objeto do Destaque da bancada do PCdoB.</li> <li>• Encaminharam a Votação: Dep. Valdir Colatto (PMDB-SC), Dep. Jô Moraes (PCdoB-MG) e Dep. Luis Carlos Heinze (PP-RS).</li> <li>• Rejeitada a Emenda do Senado Federal nº 17.</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do PT, para votação da Emenda do Senado Federal nº 2 (com vistas à sua aprovação).</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do PT, para votação em separado do inciso I do art. 235-E, constante da Emenda do Senado Federal nº 5 (com vistas à sua supressão).</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do PSD, para votação da Emenda do Senado Federal nº 6 (com vistas à sua aprovação).</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do PT, para votação da Emenda do Senado Federal nº 6 (com vistas à sua aprovação).</li> <li>• Retirado o destaque da bancada do PT, para votação da Emenda do Senado Federal nº 17 (com vistas à sua aprovação).</li> <li>• Votação da Redação Final.</li> <li>• Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Afonso Florence (PT-BA).</li> <li>• A matéria vai à sanção (PL 4.246-D/2012). DCD de 12/02/15 PÁG 94 COL 01.</li> </ul>
23/02/2015	<p data-bbox="426 2288 758 2326"><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul data-bbox="464 2347 1199 2386" style="list-style-type: none"> <li>• Remessa à Sanção por meio da Mensagem nº 1/15.</li> </ul>
25/02/2015	<p data-bbox="426 2436 758 2475"><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul data-bbox="464 2496 1486 2534" style="list-style-type: none"> <li>• Ofício nº 01/15/PS-GSE ao Senado Federal, comunicando envio à sanção.</li> </ul>
02/03/2015	<p data-bbox="426 2585 758 2623"><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul data-bbox="464 2644 1520 2683" style="list-style-type: none"> <li>• Transformado na Lei Ordinária 13103/2015. DOU 03/03/15 PÁG 01 COL 03.</li> </ul>



Data	Andamento
03/03/2015	<p data-bbox="428 255 667 290"><b>Plenário ( PLEN )</b></p> <ul data-bbox="464 320 1780 724" style="list-style-type: none"><li data-bbox="464 320 1780 724">• Apresentação da Mensagem de Restituição de Autógrafos n. 47/2015, pelo Poder Executivo, que: "Comunica a Excelentíssima Senhora Presidenta da República a sanção do Projeto de Lei que 'Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências' e restitui, para o arquivo do Congresso Nacional, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015".</li></ul>
05/03/2015	<p data-bbox="428 789 758 825"><b>Mesa Diretora ( MESA )</b></p> <ul data-bbox="464 854 1591 884" style="list-style-type: none"><li data-bbox="464 854 1591 884">• Ofício nº 8/15/PS-GSE ao Senado Federal, encaminhando autógrafo sancionado.</li></ul>

[Versões para impressão](#)





# Município de Espigão do Oeste



04.695.284/0001-39

Rua Rio Grande do Sul, 2800 - Vista Alegre

www.espigaodoeste.ro.gov.br

## FICHA CADASTRAL DO DOCUMENTO ELETRÔNICO

Tipo do Documento	Identificação/Número	Data
<b>Projeto de Lei</b>	<b>nº 4246_2012_Câmara dos Deputad_Dep</b>	<b>25/03/2026</b>

ID: <b>1384779</b>	Processo	Documento
CRC: <b>9F5A6EB4</b>		
Processo: <b>54-19/2026</b>		
Usuário: <b>Claudevon Martins Alves</b>		
Criação: <b>25/03/2026 19:18:24</b>	Finalização: <b>25/03/2026 19:20:39</b>	

MD5: **4AB87E115F87F79CA0C89283F3541BC7**

SHA256: **C69ABD17105506FAFAA55523665AEB7FA0AED05DD5C75B4ACE4D86BB63BB6414**

Súmula/Objeto:

**Proj Lei nº 4246\_2012\_Câmara dos Deputad\_Dep Federal\_Jerônimo Goergen\_PP-RS\_aprovado e transformado na Lei 13.103\_2015\_sobre o exercício da Profissão de Motorista**

### INTERESSADOS

Adriano Meireles da Paz	ESPIGAO DO OESTE	RO	25/03/2026 19:18:24
-------------------------	------------------	----	---------------------

### ASSUNTOS

PROJETO DE LEI DO LEGISLATIVO	25/03/2026 19:18:24
-------------------------------	---------------------

### ASSINATURAS ELETRÔNICAS

 Claudevon Martins Alves	Procurador Jurídico	25/03/2026 19:20:50
--	---------------------	---------------------

Assinado na forma do Resolução Municipal nº 90/2021.

A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QRCode acima ou ainda através do site [transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br](http://transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br) informando o ID 1384779 e o CRC 9F5A6EB4.



**Presidência da República**  
**Secretaria-Geral**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

**LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015.**

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

Vigência

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no [inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4º O § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 71. ....

.....



§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.” (NR)

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 168 .....

.....

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Art. 6º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

### “ [TÍTULO III](#)

.....

### [CAPÍTULO I](#)

.....

### [Seção IV-A](#)

#### **Do Serviço do Motorista Profissional Empregado**

‘ [Art. 235-A](#). Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)

‘ [Art. 235-B](#). São deveres do motorista profissional empregado:

.....

[III](#) - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no [art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#) ;

.....

[VII](#) - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

[Parágrafo único](#). A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.’ (NR)



' [Art. 235-C](#). A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

[§ 1º](#) Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

[§ 2º](#) Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no [§ 5º do art. 71 desta Consolidação](#).

[§ 3º](#) Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

[§ 4º](#) Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

[§ 5º](#) As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na [Constituição Federal](#) ou compensadas na forma do [§ 2º do art. 59 desta Consolidação](#).

[§ 6º](#) À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no [art. 73 desta Consolidação](#).

.....  
[§ 8º](#) São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

[§ 9º](#) As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

[§ 10.](#) Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

[§ 11.](#) Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

[§ 12.](#) Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

[§ 13.](#) Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

[§ 14.](#) O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

[§ 15.](#) Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento originalmente.

[§ 16.](#) Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.' (NR)

' [Art. 235-D](#). Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do



intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

' Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação;

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1º (Revogado).

.....  
§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).



[§ 5º](#) (Revogado).

[§ 6º](#) (Revogado).

[§ 7º](#) (Revogado).

.....  
[§ 9º](#) (Revogado).

[§ 10.](#) (Revogado).

[§ 11.](#) (Revogado).

[§ 12.](#) (Revogado).’ (NR)

‘ [Art. 235-F.](#) Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.’ (NR)

‘ [Art. 235-G.](#) É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.’ (NR)

‘ [Art. 235-H.](#) (Revogado).’ (NR)”

Art. 7º O Capítulo III-A da [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ [CAPÍTULO III-A](#)

.....  
‘ [Art. 67-A.](#) O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

[§ 1º](#) (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º (Revogado).

§ 6º (Revogado).

§ 7º (Revogado).

.....’ (NR)

.....  
‘ [Art. 67-C.](#) É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º -A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.



§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º. (NR)

.....

‘ [Art. 67-E](#). O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.”

Art. 8º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 132. ....

§ 1º .....

[§ 2º](#) Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino.” (NR)

“ [Art. 148-A](#). Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .



§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no [§ 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#).

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

“Art. 230. ....

.....  
[XXIII](#) - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

.....  
[§ 1º](#) Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave.

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa.” (NR)

“Art. 259. ....

.....  
[§ 4º](#) Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do [art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#).” (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. ([Regulamento](#))

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II - operador de terminais de cargas;

III - aduanas;

IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;



V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

I - estações rodoviárias;

II - pontos de parada e de apoio;

III - alojamentos, hotéis ou pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Reguladoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente: ([Regulamento](#)).

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. ([Regulamento](#)).

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revistas periodicamente.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos [§§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), e no caput e nos [§§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), produzirá efeitos: ([Regulamento](#)).

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na [Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), e na [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o [art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), os [§§ 6º e 7º do art. 168](#) e o [inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;



II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no [§ 2º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#);

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no [§ 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997](#).

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

Art. 15. A [Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º .....

.....  
[§ 3º](#) Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.” (NR)

“ [Art. 5º -A.](#) O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

.....  
[§ 7º](#) As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.” (NR)

“Art. 11. ....

.....  
[§ 5º](#) O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.” (NR)

“ [Art. 13-A.](#) É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o



exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.”

Art. 16. O art. 1º da [Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“ [Art. 1º](#) Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no [art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.” (NR)

~~Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Regulamento)~~

~~Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Redação dada pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

~~§ 1º O disposto no caput abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

~~§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

~~§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

~~§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas, poderá ser adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

~~§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018)~~

Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. ([Redação dada pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 1º O disposto no caput deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput deste artigo. ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º deste artigo, considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no [§ 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 \(Código de Trânsito Brasileiro\)](#). ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no [art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 \(Código de Trânsito Brasileiro\)](#), os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos. ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o caput deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. ([Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018](#))

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de



Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

Art. 21. Ficam revogados os [arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012](#).

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência: [\(Regulamento\)](#).

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na [Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012](#), que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), e a [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), aplicadas até a data da publicação desta Lei; e [\(Vide Decreto nº 8.433, de 2015\)](#).

II - as penalidades por violação do [inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei. [\(Vide Decreto nº 8.433, de 2015\)](#).

Brasília, 2 de março de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEFF  
*José Eduardo Cardozo*  
*Antônio Carlos Rodrigues*  
*Manoel Dias*  
*Arthur Chioro*  
*Armando Monteiro*  
*Nelson Barbosa*  
*Gilberto Kassab*  
*Miguel Rossetto*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 3.3.2015

\*





# Município de Espigão do Oeste

04.695.284/0001-39

Rua Rio Grande do Sul, 2800 - Vista Alegre

www.espigaodoeste.ro.gov.br

## FICHA CADASTRAL DO DOCUMENTO ELETRÔNICO

Tipo do Documento	Identificação/Número	Data
Lei	Nº13.103, DE 2 DE MARÇO DE	25/03/2026

ID: 1384778	Processo	Documento
CRC: 2758C135		
Processo: 54-19/2026		
Usuário: Claudevon Martins Alves		
Criação: 25/03/2026 19:13:27	Finalização: 25/03/2026 19:18:06	

MD5: C8219FF943AD5B6078516D10B3E52FB7
SHA256: 41A8E638ACEC44445DC92AFC22CA6C23BAAFB52EF666DE8FC29388BD537254B8

Súmula/Objeto:

**LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015. exercício da Profissão de Motorista\_**  
Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei

### INTERESSADOS

Adriano Meireles da Paz	ESPIGAO DO OESTE	RO	25/03/2026 19:13:27
-------------------------	------------------	----	---------------------

### ASSUNTOS

PROJETO DE LEI DO LEGISLATIVO	25/03/2026 19:13:27
-------------------------------	---------------------

### ASSINATURAS ELETRÔNICAS

	Claudevon Martins Alves	Procurador Jurídico	25/03/2026 19:18:12
--	-------------------------	---------------------	---------------------

Assinado na forma do Resolução Municipal nº 90/2021.

A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QRCode acima ou ainda através do site [transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br](http://transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br) informando o ID 1384778 e o CRC 2758C135.

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 25/05/2022 | Edição: 98 | Seção: 1 | Página: 444

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito

## RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 965, DE 17 DE MAIO DE 2022

Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I e XI do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 80000.113319/2016-17, resolve:

### CAPÍTULO I

#### DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Esta Resolução define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

Art. 2º As áreas destinadas ao estacionamento específico regulamentado em via pública aberta à circulação, devem ser estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução.

Art. 3º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

I - área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente;

II - área de estacionamento para veículo de pessoa com deficiência é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;

III - área de estacionamento para veículo de pessoa idosa é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido por, ou que transporte, pessoa idosa, devidamente identificado pela credencial de que trata o Capítulo V desta Resolução;

IV - área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB;

V - área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próxima a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos, para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas;

VI - área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via;

VII - área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos;

VIII - área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas; e



IX - área de estacionamento de veículos elétricos é a parte da via sinalizada para o uso de veículos com propulsão elétrica dotado de dispositivo plug-in para conexão à rede elétrica, exclusivamente durante o período de recarga.

Art. 4º As áreas de estacionamento previstas no art. 3º devem ser sinalizadas conforme padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 5º Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico previstas nos incisos II, IV, V e VIII do art. 3º desta Resolução, quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB.

## CAPÍTULO II

### DAS ÁREAS DE SEGURANÇA

Art. 6º Área de segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo.

§ 1º A área de que trata o caput é estabelecida pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculadas à Segurança Pública.

§ 2º O projeto, a implantação, a sinalização e a fiscalização das áreas de segurança são de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, decorrente de solicitação formal, cabendo-lhe aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no CTB.

§ 3º A área de segurança deve ser sinalizada com o sinal R-6c "Proibido Parar e Estacionar", com a informação complementar "Área de Segurança".

## CAPÍTULO III

### DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULO DE PESSOA COM DEFICIÊNCIA COM COMPROMETIMENTO DE MOBILIDADE

Art. 7º As vagas reservadas ao estacionamento de veículos conduzidos por, ou que transportem, pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade são caracterizadas e regulamentadas pela sinalização horizontal e marca delimitadora de estacionamento regulamentado, acompanhada do Símbolo Internacional de Acesso (SIA), nos termos do Anexo I.

§ 1º A critério do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, pode ser utilizado o sinal vertical de regulamentação "Estacionamento regulamentado" - R-6b, com o SIA e a mensagem "COM CREDENCIAL", além de outras informações que o órgão entender necessárias.

§ 2º A sinalização descrita neste artigo encontra-se especificada no Anexo I e deve respeitar os demais padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º As vagas reservadas em áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo devem ser numeradas sequencialmente, sem repetição de números.

Art. 8º As vagas reservadas nos termos desta Resolução devem ser sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, ou pelo proprietário, no caso de vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

## CAPÍTULO IV

### DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULO DE PESSOA IDOSA

Art. 9º As vagas reservadas ao estacionamento de veículos conduzidos por, ou que transportem, pessoa idosa são caracterizadas e regulamentadas pela sinalização horizontal e marca delimitadora de estacionamento regulamentado, acompanhada do Símbolo "Idoso", nos termos do Anexo II desta Resolução.

§ 1º A critério do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, pode ser utilizado o sinal vertical de regulamentação R-6b - "Estacionamento regulamentado", com o Símbolo "Idoso" e mensagem complementar "COM CREDENCIAL", além de outras informações que o órgão entender necessárias.



§ 2º A sinalização descrita neste artigo encontra-se especificada no Anexo II e deve respeitar os demais padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º As vagas reservadas em áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo devem ser numeradas sequencialmente, sem repetição de números.

Art. 10. As vagas reservadas nos termos desta Resolução devem ser sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, ou pelo proprietário, no caso de vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

## CAPÍTULO V

### DAS CREDENCIAIS PARA ESTACIONAMENTO EM VAGAS DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E DE PESSOAS IDOSAS

Art. 11. É obrigatório o uso da credencial do beneficiário para o estacionamento nas vagas reservadas das quais trata este Capítulo.

Art. 12. A credencial deve ser emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Município de domicílio da pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade ou da pessoa idosa e terá validade em todo o território nacional.

Parágrafo único. Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do respectivo Estado ou do Distrito Federal.

Art. 13. A credencial deve ser emitida conforme modelos constantes no Anexo IV e terá validade:

I - de cinco anos, no caso de pessoa idosa ou de pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade permanente; ou

II - indicada pelo médico, no caso de pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade temporária, não excedendo um ano.

Art. 14. A credencial terá validade somente quando utilizada:

I - no original;

II - dentro do período de validade;

III - para transporte do beneficiário; e

IV - no painel do veículo com a frente voltada para cima.

Parágrafo Único. Mediante autorização do Município, a credencial de estacionamento em formato digital será expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, devendo ser impressa pelo usuário.

Art. 15. A credencial deve ser apresentada à autoridade de trânsito ou aos seus agentes, sempre que solicitada.

Art. 16. A credencial pode ser recolhida pela autoridade de trânsito ou por seus agentes, quando:

I - não utilizada para o transporte do beneficiário;

II - não utilizada em sua via original, sendo vedado o uso de cópias ou reproduções de qualquer espécie;

III - utilizada com rasura ou qualquer forma de alteração ou falsificação; ou

IV - utilizada fora do prazo de validade.

Art. 17. Constatada qualquer irregularidade no uso ou na emissão da credencial, o órgão ou entidade executivo de trânsito responsável por sua emissão poderá, a qualquer tempo, suspender ou cassar a credencial, assegurado o devido processo legal, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal.

Art. 18. A credencial não exige o beneficiário do pagamento de cobranças em estacionamento rotativo pago, em estabelecimentos privados de uso coletivo, entre outros.



## CAPÍTULO VI

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 19. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução.

Art. 20. A partir da entrada em vigor desta Resolução:

I - os órgãos ou entidades de trânsito com circunscrição sobre a via e os proprietários dos estabelecimentos privados de uso coletivo terão até cinco anos para realizar as adequações necessárias na sinalização das suas respectivas áreas de estacionamento; e

II - os órgãos ou entidades de trânsito competentes terão até dois anos para realizar as adequações necessárias no modelo da credencial de que trata o Capítulo V.

§ 1º As credenciais emitidas antes ou durante o prazo de transição previsto no inciso II do caput, ainda que confeccionadas sob as regras da Resolução CONTRAN nº 303, de 18 de dezembro de 2008, ou da Resolução CONTRAN nº 304, de 18 de dezembro de 2008, produzirão seus efeitos até o término de seu regular prazo de validade.

§ 2º As credenciais emitidas sob as regras da Resolução CONTRAN nº 303, de 2008, e da Resolução CONTRAN nº 304, de 2008, sem prazo de validade, produzirão seus efeitos por período máximo de cinco anos a partir da entrada em vigor desta Resolução, após o que deverão ser substituídas pelo modelo constante do Anexo III.

Art. 21. O descumprimento do disposto nesta Resolução implicará, conforme o caso, na aplicação ao infrator das seguintes penalidades e medidas administrativas previstas no CTB:

I - art. 181, inciso XVII: quando o veículo estiver estacionado em desacordo com o horário, o local, ou qualquer outra condição regulamentada especificamente pela sinalização, nos termos desta Resolução;

II - art. 181, inciso XIX: quando o veículo estiver estacionado em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização, nos termos desta Resolução;

III - art. 181, XX: quando o veículo estiver estacionado nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou pessoas idosas, sem credencial que comprove tal condição, ou ainda com credencial nas condições que a invalidam, nos termos desta Resolução;

IV - art. 182, X: quando o veículo estiver parado em locais e horários estacionamento e parada proibidos pela sinalização, nos termos desta Resolução.

Parágrafo único. As situações infracionais descritas neste artigo não afastam a possibilidade de aplicação de outras penalidades previstas no CTB.

Art. 22. Os Anexos desta Resolução encontra-se disponíveis no sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 23. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN:

I - nº 302, de 18 de dezembro de 2008;

II - nº 303, de 18 de dezembro de 2008; e

III - nº 304, de 18 de dezembro de 2008.

Art. 24 Esta Resolução entra em vigor em 1º de junho de 2022.

**BRUNO EUSTÁQUIO FERREIRA CASTRO DE CARVALHO**

Presidente do Conselho Em exercício

**MARCELO LOPES DA PONTE**

p/ Ministério da Educação

**ANDRÉ LARANJA SÁ CORRÊA**

p/ Ministério da Defesa

**SILVINEI VASQUES**

p/ Ministério da Justiça e Segurança Pública



**PAULINO FRANCO DE CARVALHO NETO**  
p/ Ministério das Relações Exteriores

**DANIELLA MARQUES CONSENTINO**  
p/ Ministério da Economia

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.





# Município de Espigão do Oeste

04.695.284/0001-39

Rua Rio Grande do Sul, 2800 - Vista Alegre

www.espigaodoeste.ro.gov.br

## FICHA CADASTRAL DO DOCUMENTO ELETRÔNICO

Tipo do Documento	Identificação/Número	Data
<b>Resolução</b>	<b>CONTRAN Nº 965 DE 17-05-2022_define</b>	<b>25/03/2026</b>

ID: **1384776**

CRC: **904FDA29**

Processo: **54-19/2026**

Usuário: **Claudevon Martins Alves**

Criação: **25/03/2026 19:07:29** Finalização: **25/03/2026 19:13:13**

Processo



Documento



MD5: **D36E8DF06243EAA97D5948028EC62C68**

SHA256: **49A1A31290CA692F28EA82348438BD49E30292050FB5662ABD035DE5F79D6E20**

Súmula/Objeto:

**Resolução CONTRAN Nº 965 DE 17-05-2022\_define Área de Segurança e Estacionamentos Específicos\_Veículos\_ Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos**

### INTERESSADOS

Adriano Meireles da Paz	ESPIGAO DO OESTE	RO	25/03/2026 19:07:29
-------------------------	------------------	----	---------------------

### ASSUNTOS

PROJETO DE LEI DO LEGISLATIVO	25/03/2026 19:07:29
-------------------------------	---------------------

### ASSINATURAS ELETRÔNICAS

 Claudevon Martins Alves	Procurador Jurídico	25/03/2026 19:13:19
--	---------------------	---------------------

Assinado na forma do Resolução Municipal nº 90/2021.

A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QRCode acima ou ainda através do site [transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br](http://transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br) informando o ID 1384776 e o CRC 904FDA29.

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 24/12/2021 | Edição: 242 | Seção: 1 | Página: 153

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito

## RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 882, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021

Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I e X do caput do art. 12 e o art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.029386/2021-42, resolve:

Art. 1º Esta Resolução estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências.

### CAPÍTULO I

#### DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT), com peso bruto total combinado (PBTC) ou com peso bruto transmitido por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

Parágrafo único. Havendo divergência entre os limites de que trata o caput, deverá ser obedecido o menor deles, considerado limite regulamentar.

### CAPÍTULO II

#### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 3º Para o disposto nesta Resolução, considera-se:

I - caminhão: veículo automotor destinado ao transporte de carga com PBT acima de 3.500 quilogramas, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração;

II - caminhão-trator: veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro;

III - Capacidade Máxima de Tração (CMT): peso máximo 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;

IV - 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;

V - Peso Bruto Total (PBT): peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação;

VI - Peso Bruto Total Combinado (PBTC): peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais o seu semirreboque, ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques;

VII - limite legal: pesos e capacidades máximas estabelecidos nesta Resolução, observado limite estabelecido pela sinalização da via;

VIII - limite técnico: pesos e capacidades máximas informados pelo fabricante, importador, transformador ou implementador;



IX - Autorização Especial de Trânsito (AET): documento em formato eletrônico ou não, emitido única e exclusivamente pelos OEER, ao veículo ou à combinação de veículos e/ou carga que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões;

X - Autorização Específica (AE): documento em formato eletrônico ou não, emitido única e exclusivamente pelos OEER, ao veículo de transporte coletivo de passageiros, ou ao veículo e a CVC, utilizados no transporte de carga autorizados pelo CONTRAN à circulação até o sucateamento, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões;

XI - limite regulamentar: menor valor entre o limite legal e o limite técnico e, para veículos portadores de AET ou AE, o menor valor entre o limite autorizado e o limite técnico;

XII - limite autorizado: pesos e capacidades máximas e dimensões estabelecidas na AET ou AE, expedida pela autoridade com circunscrição sobre a via;

XIII - reboque: veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor;

XIV - semirreboque: veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação;

XV - tara: peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas;

XVI - veículo articulado: combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor;

XVII - veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: veículos da categoria M3 constituídos por 2 unidades rígidas, devidamente acopladas, que permitam comunicação entre elas. Pelo menos 1 unidade deverá estar dotada de tração. Pode ser de piso único ou de duplo piso;

XVIII - veículos biarticulados de transporte coletivo de passageiros: veículos da categoria M3 constituído por 3 unidades rígidas, devidamente acopladas, que permitam comunicação entre elas. Pelo menos 1 unidade deverá estar dotada de tração. Somente será permitido veículo de piso simples;

XIX - veículo acabado: veículo que sai de fábrica pronto para registro, sem precisar de complementação;

XX - veículo inacabado ou incompleto: todo o chassi plataforma para ônibus ou micro-ônibus e os chassis de caminhões, caminhonete, utilitário com cabine completa, incompleta ou sem cabine;

XXI - veículo novo: veículo de tração, de carga, especial ou de transporte coletivo de passageiros, reboque e semirreboque, antes do seu registro e licenciamento;

XXII - Combinação de Veículos para Transporte de Carga (CVC): combinação de veículos destinados ao transporte de carga formado por veículo de tração, de carga ou especiais, mais seu(s) semirreboque(s) e/ou reboque(s);

XXIII - Órgão ou Entidade Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal (OEER): órgão com circunscrição sobre a via, cujas competências são estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB); e

XXIV - Obras de Arte Especiais (OAE): pontes, viadutos, túneis, ou outras estruturas que têm a finalidade de transpor obstáculos, tais como avenidas, vales, rios, entre outros.

### CAPÍTULO III

#### DOS LIMITES DE DIMENSÕES E PESOS

Art. 4º As dimensões regulamentares para veículos, com ou sem carga, que não necessitam de AET ou AE, são as seguintes:

I - largura máxima: 2,60 m; e

II - altura máxima: 4,40 m;

III - comprimento total:

a) veículos não-articulados: máximo de 14,00 m;



b) veículos não-articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional: máximo de 15 m;

c) veículos não-articulados de característica rodoviária para o transporte coletivo de passageiros, na configuração de chassi 8X2: máximo de 15 m;

d) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: máximo 19,80 m;

e) veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque: máximo de 18,60m;

f) veículos articulados com duas unidades do tipo caminhão ou ônibus e reboque: máximo de 19,80 m; e

g) veículos articulados com mais de duas unidades: máximo de 19,80 m.

§ 1º O comprimento total é aquele medido do ponto mais avançado de sua extremidade dianteira ao ponto mais avançado de sua extremidade traseira, incluídos todos os acessórios para os quais não esteja prevista exceção.

§ 2º 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% da distância entre os 2 eixos, não podendo exceder a 3,50 m;

II - nos reboques e semirreboques, até 3,50 m;

III - nos veículos não-articulados de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro: até 62% da distância entre eixos;

b) com motor central: até 66% da distância entre eixos;

c) com motor dianteiro: até 71% da distância entre eixos.

§ 3º A distância entre eixos, prevista no § 2º, será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos do veículo.

§ 4º O balanço dianteiro dos semirreboques deve obedecer à NBR NM ISO 1726.

§ 5º A medição do comprimento dos veículos do tipo guindaste deverá tomar como base a ponta da lança e o suporte dos contrapesos.

§ 6º Os equipamentos e dispositivos definidos no Anexo I desta Resolução não devem ser considerados na determinação da largura, do comprimento total e do balanço traseiro do veículo.

§ 7º A protusão total dos dispositivos e equipamentos referidos no Anexo I pode exceder em até 100 mm a largura do veículo.

§ 8º Não é permitido o registro e licenciamento de veículos cujas dimensões excedam às fixadas neste artigo, salvo nova configuração regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 5º Os instrumentos ou equipamentos utilizados para a medição de dimensões de veículos devem atender à legislação metrológica em vigor.

Art. 6º Os limites máximos de PBT, PBTC e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, são:

I - PBT ou PBTC, respeitada a CMT da unidade tratora:

a) PBT para veículo não articulado: 29 t;

b) peso combinado de veículos com reboque ou semirreboque, exceto caminhões: 39,5 t;

c) PBTC para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque, e comprimento total inferior a 16 m: 45 t;

d) PBTC para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com eixos em tandem triplo e comprimento total superior a 16 m: 54,5 t;



e) PBTC para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com eixos distanciados, e comprimento total igual ou superior a 16 m: 54,5 t;

f) PBTC para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão-trator e semirreboque com quatro eixos, sendo um conjunto de eixos traseiros em tandem triplo e um eixo dele distanciado, com comprimento total igual ou superior a 17,5 m: 58,5 t;

g) PBTC para combinações de veículos com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento inferior a 17,5 m: 45 t;

h) PBTC para combinações de veículos articulados com duas unidades, do tipo caminhão e reboque, e comprimento igual ou superior a 17,5 m: 57 t;

i) PBTC para combinações de veículos articulados com mais de duas unidades e comprimento inferior a 17,5 m: 45 t; e

j) para a CVC com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, o PBTC poderá ser de até 57 t, desde que cumpridos os seguintes requisitos:

1 - máximo de 7 eixos;

2 - comprimento máximo de 19,8 m e mínimo de 17,5 m;

3 - unidade tratora do tipo caminhão-trator;

4 - estar equipada com sistema de freios conjugados entre si e com a unidade tratora, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN;

5 - o acoplamento dos veículos rebocados deve ser do tipo automático conforme NBR 11410 e deve estar reforçado com correntes ou cabos de aço de segurança; e

6 - o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta roda deve obedecer ao disposto na NBR NM ISO 337, NBR NM ISO 4086 e NBR NM ISO 3842.

II - peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos: 6 t;

III - peso bruto por eixo isolado de quatro pneumáticos: 10 t;

IV - peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais ou autodirecionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 m, independentemente da distância do primeiro eixo traseiro, dotados de dois pneumáticos cada: 12 t;

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

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

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

VIII - peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

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

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

§ 1º O limite máximo de PBTC da combinação de veículos disciplinada na alínea f do inciso I do caput é reduzido para 48,5 t, se os veículos:

I - não forem originalmente fabricados para essa configuração, munidos do respectivo Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), expedido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União; ou

II - no caso de veículos modificados, não atenderem os requisitos técnicos específicos de inspeção estabelecidos pelo CONTRAN.



§ 2º O limite de que trata o § 1º será de 54,5 t, se a CVC for tracionada por veículo dotado de dois eixos direcionais.

Art. 7º Os veículos de característica rodoviária para transporte coletivo de passageiros terão os seguintes limites máximos de PBT e peso bruto transmitido por eixo nas superfícies das vias públicas:

I - peso bruto por eixo:

a) eixo simples dotado de 2 pneumáticos: 7 t;

b) eixo simples dotado de 4 pneumáticos: 11 t;

c) eixo duplo dotado de 6 pneumáticos: 14,5 t;

d) eixo duplo dotado de 8 pneumáticos: 18 t;

e) dois eixos direcionais, com distância entre eixos de no mínimo 1,20 m, dotados de 2 (dois) pneumáticos cada: 13 t.

II - PBT: somatório dos limites individuais dos eixos descritos no inciso I.

Parágrafo único. Não se aplicam as disposições deste artigo aos veículos de característica urbana para transporte coletivo de passageiros.

Art. 8º Os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos nos artigos 6º e 7º, só prevalecem se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

Parágrafo único. A soma da capacidade máxima de carga dos pneumáticos instalados no respectivo eixo ou conjunto de eixos prevalece sobre os limites de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos de que trata o caput.

Art. 9º Considera-se eixos em tandem 2 ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, com distribuição de peso entre eles, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

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

§ 2º Em qualquer par de eixos ou conjunto de 3 eixos em tandem, com 4 pneumáticos em cada, com os respectivos limites legais de 17 t e 25,5 t, a diferença de PBT entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1,7 t.

Art. 10. Não será permitido registro e licenciamento de veículos com limites de peso excedentes aos fixados nesta Resolução.

Art. 11. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos nesta Resolução, poderá ser concedida, pelo OEER, AET com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança regulamentadas pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A AET também pode ser concedida quando a carga não atende aos limites de dimensões de que trata esta Resolução.

## CAPÍTULO IV

### DAS EXCEPCIONALIDADES

#### Seção I

Dos veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites definidos nesta Resolução

Art. 12. 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 CTB e observadas as condições do pavimento e das OAE.

Art. 13. Os veículos em circulação, com dimensões excedentes aos limites fixados no art. 4º, registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, poderão circular até seu sucateamento, mediante AE e segundo os seguintes critérios:



I - para veículos que tenham como dimensões máximas até 20 m de comprimento; até 2,86 m de largura; e até 4,40 m de altura, será concedida AE, de forma definitiva, fornecida pelo OEER, devidamente visada pelo proprietário do veículo ou seu representante credenciado, podendo circular durante as 24 horas do dia, com validade até o seu sucateamento, e que conterà os seguintes dados:

a) nome e endereço do proprietário do veículo;

b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) ou apresentação do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo em meio digital (CRLV-e); e

c) desenho do veículo, suas dimensões e excessos.

II - para os veículos cujas dimensões excedam os limites previstos no inciso I e considerando os limites dessa via, poderá ser concedida, pelo OEER, AE de forma definitiva, obedecendo aos seguintes parâmetros:

a) volume de tráfego;

b) traçado da via; e

c) projeto do conjunto veicular, indicando dimensão de largura, comprimento e altura, número de eixos, distância entre eles e pesos.

Art. 14. Para os veículos registrados e licenciados até 13 de novembro de 1996, com balanço traseiro superior a 3,5 m e limitado a 4,2 m, respeitados os 60% da distância entre os eixos, será concedida AE fornecida pela autoridade com circunscrição sobre a via, com validade máxima de 1 ano e renovada até o sucateamento do veículo.

Parágrafo único. A AE 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. 15. Os semirreboques das combinações com um ou mais eixos distanciados contemplados na alínea "e" do inciso I do art. 6º somente poderão ser homologados e/ou registrados se equipados com suspensão pneumática e eixo autodirecional em pelo menos um dos eixos.

§ 1º A existência da suspensão pneumática e do eixo autodirecional deverá constar no campo de observações do Certificado de Registro de Veículo (CRV) ou do Certificado de Registro de Veículo em meio digital (CRV-e) e do CRLV-e do semirreboque.

§ 2º Fica assegurado o direito de circulação até o sucateamento dos semirreboques, desde que homologados ou registrados até 21 de maio de 2007, mesmo que não atendam às especificações do caput.

§ 3º Ficam dispensados do requisito do eixo autodirecional os semirreboques com apenas 2 eixos, ambos distanciados, desde que o primeiro eixo seja equipado com suspensão pneumática.

## Seção II

Da autorização específica para veículos ou combinações de veículos com percentual de Tolerância de Peso nos Limites de PBT e PBTC.

Art. 16. Ao veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de cargas líquidas ou gasosas, licenciados de 1º de janeiro de 2000 até 31 de dezembro de 2007, cujos tanques fabricados nesse período apresentem excesso de até 5% nos limites de PBT ou PBTC fixados nesta Resolução, será concedida, pelo OEER, AE de porte obrigatório para circulação do implemento rodoviário do tipo tanque, com validade até o seu sucateamento, atendidos os seguintes critérios:

I - apresentação do certificado de verificação metrológica expedido no período estabelecido no caput, conforme regulamento do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), para atestar a capacidade volumétrica do tanque utilizado no transporte de carga líquida;

II - atendimento ao Capítulo V desta Resolução; e

III - no caso de CVC, o que prevalece, para efeito do caput, é a data de licenciamento das unidades rebocadas, podendo o caminhão-trator ter data de licenciamento posterior.



Parágrafo único. A AE poderá ser requerida a qualquer tempo, sendo permitida a sua solicitação para unidade rebocada com ou sem unidade tratora, permanecendo válidas aquelas Autorizações já emitidas.

### Seção III

Da concessão de AET para as CVC com PBTC de até 74 t e comprimento inferior a 25 m

Art. 17. Excepcionalmente será concedida AET para as CVC com PBTC de até 74 t e comprimento inferior a 25 m, desde que suas unidades tracionadas tenham sido registradas até 03 de fevereiro de 2006, respeitadas as restrições impostas pelos OEER.

§ 1º A concessão da AET de que trata o caput é condicionada à apresentação de laudo técnico atestando as condições de estabilidade e de segurança da CVC, elaborado e assinado por profissional de engenharia qualificado e legalmente habilitado a assumir a responsabilidade técnica, acompanhado da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) emitida junto ao órgão de registro profissional competente.

§ 2º Para os veículos de transporte de animais vivos (VTAV - boiadeiros) articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m:

I - fica permitida a concessão de AET; e

II - isenta-se o requisito da data de registro as unidades tracionadas de que trata o caput deste parágrafo.

§ 3º Para CVC cujo comprimento seja de no máximo 19,80 m, o trânsito será diuturno.

### CAPÍTULO V

#### DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À CIRCULAÇÃO DE COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA

Art. 18. As CVC, com mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, com PBTC acima de 57 t ou com comprimento total acima de 19,80 m, só poderão circular portando AET.

§1º É obrigatório o porte da AET para os veículos referidos no caput.

§2º Excetua-se da exigência da AET os veículos ou conjuntos de veículos classificados como veículos de uso bélico nos moldes da Resolução CONTRAN nº 570, de 16 de dezembro de 2015, ou suas sucedâneas.

§ 3º Os OEER devem disponibilizar às Forças Armadas informações sobre as limitações de peso e dimensões existentes nas vias e OAE sob sua jurisdição, cabendo às autoridades militares diretamente responsáveis pelos veículos de que trata o § 2º a prévia conferência da viabilidade do deslocamento.

Art. 19. A AET para as composições de que trata o art. 18 pode ser concedida pelo OEER mediante atendimento aos seguintes requisitos:

I - para a CVC:

a) PBTC igual ou inferior a 74 t;

b) comprimento superior a 19,80 m e máximo de 30 m, quando o PBTC for inferior ou igual a 57 t;

c) comprimento mínimo de 25 m e máximo de 30 m, quando o PBTC for superior a 57 t;

d) limites legais de peso por eixo fixados pelo CONTRAN;

e) compatibilidade da CMT da unidade tratora com o PBTC;

f) estar equipadas com sistemas de freios conjugados entre si e com a unidade tratora, atendendo o disposto na Resolução nº 519, de 29 de janeiro de 2015, e suas sucedâneas;

g) acoplamento dos veículos rebocados deverá ser do tipo automático conforme NBR 11410 e estar reforçado com correntes ou cabos de aço de segurança;

h) acoplamento dos veículos articulados deverá ser do tipo pino-rei e quinta roda e obedecer ao disposto na NBR NM/ ISO 337 ou NBR NM ISO 4086 e NBR NM ISO 3842 e suas sucedâneas; e



i) possuir sinalização especial na forma do Anexo II e estar provida de lanternas laterais colocadas a intervalos regulares de no máximo 3 m 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 das composições de que trata o caput deverá ser dotada de tração dupla (6x4) e, quando carregada, ser capaz de vencer aclives de 6%, com coeficiente de atrito pneu/solo de 0,45, resistência ao rolamento de 11 kgf/t e rendimento de transmissão de 90%, podendo suspender um dos eixos tratores somente quando a CVC estiver descarregada, passando a operar na configuração 4X2.

§ 2º Nas CVC com PBTC até 58,5 t, o caminhão-trator poderá ser de tração simples (4x2 ou 6x2).

§ 3º A critério do OEER responsável pela concessão da 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 aclive e comprimento superior a 5% e 600 m, respectivamente.

§ 4º A AET será concedida para cada caminhão-trator, devendo especificar os limites de comprimento e de PBTC da CVC, não se vinculando na AET as unidades rebocadas, sendo permitida a substituição dessas unidades, a qualquer tempo, observadas as mesmas configurações, características de dimensões e peso e CMT.

§ 5º A critério da autoridade competente do OEER, a emissão da AET poderá ser dispensada para a CVC com PBTC superior a 57 t e igual ou inferior a 74 t, ou comprimento igual ou superior a 25 m, limitado a 30 m, desde que não exista restrição física relacionada a gabaritos da geometria viária ou OAE, mediante publicação da relação dos trechos específicos contemplados.

§ 6º O OEER deve disponibilizar prioritariamente o serviço de concessão da AET por meio eletrônico.

§ 7º O órgão máximo executivo de trânsito da União regulamentará a forma de integração das bases de dados dos OEER, para concessão das AET.

§ 8º Para transportes específicos, o CONTRAN poderá regulamentar outros requisitos para obtenção da AET, em Resolução própria.

Art. 20. O trânsito de CVC, que exija AET, deve ser do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima de 80 km/h, respeitado limite inferior definido pela sinalização da via.

§ 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, será autorizado o trânsito diurno.

§ 2º Em casos especiais, devidamente justificados, poderá ser autorizado o trânsito noturno de CVC de que trata o caput, nas vias de pista simples com duplo sentido de circulação, observados os seguintes requisitos:

I - volume horário de tráfego no período noturno correspondente, no máximo, ao nível de serviço "C", conforme conceito da Engenharia de Tráfego;

II - traçado adequado de vias e suas condições de segurança, especialmente no que se refere à ultrapassagem dos demais veículos; e

III - colocação de placas de sinalização em todo o trecho da via, advertindo os usuários sobre a presença de veículos longos.

§ 3º Em caso de não atendimento dos requisitos estabelecidos no § 2º, o interessado poderá implementar medida mitigadora que viabilize a tráfego noturno com segurança, devidamente precedidas de estudos técnicos aprovados pelo OEER.

Art. 21. Ao requerer a concessão da AET, o interessado deverá apresentar:

I - preliminarmente, projeto técnico da CVC, devidamente assinado por profissional de engenharia qualificado e legalmente habilitado, 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 para-choques traseiro, dimensões e tipos dos pneumáticos, lanternas de advertência, identificação da unidade tratora, altura e largura máxima, placa traseira de sinalização especial, PBTC, Peso por Eixo, 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. 19 e a fórmula do Anexo III;

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. 19 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 por profissional de engenharia qualificado e legalmente habilitado responsável pelo projeto, acompanhado da respectiva ART, atestando as condições de estabilidade e de segurança da CVC.

II - apresentação dos CRLV-e, da composição veículo e semirreboques.

§ 1º Nenhuma CVC poderá operar ou transitar na via pública sem que o OEER tenha analisado e aprovado toda a documentação mencionada neste artigo e liberado sua circulação.

§ 2º Somente será admitido o acoplamento de reboques e semirreboques especialmente construídos para utilização conforme o tipo de CVC, devidamente homologados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União com códigos específicos na tabela de marca/modelo/versão do RENAVAM.

Art. 22. A AET terá validade específica para cada viagem ou por período, para os percursos e horários previamente aprovados, e conterá, no mínimo:

I - a identificação do órgão emissor;

II - o número de identificação;

III - a identificação e características do(s) veículo(s);

IV - o peso e dimensões autorizadas;

V - o prazo de validade;

VI - o percurso; e

VII - a identificação em se tratando de carga indivisível.

Parágrafo único. O OEER pode realizar vistoria técnica da CVC para a emissão ou renovação da AET, sempre que entender necessário.

Art. 23. A AET não exime o condutor e o proprietário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros, conforme prevê o § 2º do art. 101 do CTB.

Art. 24. O veículo ou a CVC cujas dimensões ou a carga excedam os limites fixados pelo CONTRAN, deverá portar na parte traseira a sinalização especial de advertência prevista nos Anexos desta Resolução.

Parágrafo único. A sinalização deverá estar em condições de visibilidade e leitura, não sendo permitida a inserção de quaisquer outras informações além das previstas nesta Resolução.

Art. 25. A CVC de que trata a Resolução CONTRAN nº 872, de 13 de setembro de 2021, deve ter na parte traseira do último veículo a informação do limite de velocidade conforme especificação prevista no Anexo II desta Resolução.

§ 1º Faculta-se a utilização da mesma sinalização definida no caput às demais CVC para as quais seja exigida a AET.

§ 2º Fica permitida a utilização da sinalização do limite de velocidade, de forma independente da sinalização especial de advertência traseira, desde que atendidas as especificações do Anexo II.



Art. 26. Excepcionalmente, os caminhões, reboques e semirreboques equipados com rampa de acesso poderão portar na parte traseira sinalização especial de advertência seccionada ao meio (bipartida), constante do Anexo II desta Resolução.

Parágrafo único. Quando a sinalização estiver em posição normal, a secção não poderá prejudicar a legibilidade das informações.

Art. 27. A sinalização e demais requisitos relativos às CVC, Combinações de Transporte de Veículos (CTV) e as Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas (CTVP) devem observar o previsto nesta Resolução.

Parágrafo único. Para os veículos furgão carga geral, furgão frigorífico, sider, basculante ou outros veículos com sistema de portas traseiras e comprimento excedente, pode ser aplicada a sinalização de comprimento excedente bipartida, conforme Anexo II, podendo o espaçamento entre as placas ser igual à largura da moldura das portas, mantidas as dimensões estabelecidas para a sinalização.

Art. 28. 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 Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União publicar Portaria com as composições homologadas, especificando seus limites de pesos e dimensões.

§ 2º O uso regular de novas composições somente poderá ser efetivado após sua homologação e publicação em Portaria do órgão máximo executivo de trânsito da União.

## CAPÍTULO VI

### DOS REQUISITOS PARA O TRÂNSITO DE COMPOSIÇÕES DE VEÍCULOS DE CARGA REMONTADAS (CVR)

Art. 29. Entende-se por Composição de Veículo de Carga Remontada (CVR) aquela em que a configuração pode ser formada por:

I - quatro unidades, incluindo o caminhão-trator, quando a composição estiver carregada, conforme Figura 1 do Anexo IV; e

II - quatro unidades, nas quais as duas unidades traseiras circulam transportadas pelas duas primeiras, conforme Figura 2 do Anexo IV.

Art. 30. Para as configurações estabelecidas nos incisos I e II do art. 29:

I - o desempenho do sistema de freios deve atender ao disposto na Resolução CONTRAN nº 519, de 29 de janeiro de 2015, ou suas sucedâneas;

II - os adesivos, os para-choques, o sistema de iluminação e os limites de pesos e dimensões devem estar em conformidade com as Resoluções CONTRAN sobre esses assuntos; e

III - o acoplamento dos veículos articulados com pino-rei e quinta-roda deve obedecer ao disposto na NBR NM ISO 337 ou a NBR NM ISO 4086.

Art. 31. As unidades transportadas não podem ficar acima do painel dianteiro.

Art. 32. Na configuração especificada no inciso II do art. 29, deve ser utilizado, na região posterior, o sistema de amarração já instalado nos equipamentos para amarrar as toras, ou seja, as catracas pneumáticas existentes no produto.

§ 1º Cada cinta deve possuir capacidade de carga à ruptura de 7 t e o modelo do gancho deve ser do tipo delta.

§ 2º Devem ser utilizadas duas cintas para amarração de cada composição, ou seja, a composição intermediária fará a amarração da composição traseira e a composição dianteira fará a amarração da composição intermediária, conforme Figura 3 do Anexo IV.

Art. 33. Na configuração especificada no inciso II do art. 29, na região frontal do equipamento o processo de amarração deve utilizar o sistema articulado com pino-rei e quinta roda, conforme Figura 4 do Anexo IV.



§ 1º O travamento do deslocamento horizontal deve ser feito por meio de pino projetado exclusivamente para tal finalidade.

§ 2º O deslocamento vertical deve ser nulo, devendo inexistir folga no mecanismo de travamento entre a quinta roda e o pino-rei.

## CAPÍTULO VII

### DAS DIMENSÕES E PESOS PARA VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO EM VIAGEM INTERNACIONAL PELO TERRITÓRIO NACIONAL

Art. 34. Os veículos registrados nos Estados Parte do Mercosul habilitados ao transporte internacional de carga e coletivo de passageiros, quando em circulação internacional pelo território nacional, devem obedecer aos limites de pesos e dimensões de que trata o acordo aprovado pela Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 65/08.

§ 1º Os limites de pesos são:

I - PBT 45 t;

II - peso bruto transmitido por eixo às superfícies das vias públicas:

a) eixo simples dotado de 2 rodas: 6 t;

b) eixo simples dotado de 4 rodas: 10,5 t;

c) eixo duplo dotado de 4 rodas: 10 t;

d) eixo duplo dotado de 6 rodas: 14 t;

e) eixo duplo dotado de 8 rodas: 18 t;

f) eixo triplo dotado de 6 rodas: 14 t;

g) eixo triplo dotado de 10 rodas: 21 t; e

h) eixo triplo dotado de 12 rodas: 25,5 t.

§ 2º Entende-se por eixo duplo o conjunto de 2 eixos cuja distância entre o centro das rodas seja igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m.

§ 3º Entende-se por eixo triplo o conjunto de 3 eixos cuja distância entre o centro das rodas seja igual ou superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m.

§ 4º Os limites de dimensões são:

I - comprimento máximo:

a) caminhão simples: 14 m;

b) caminhão com reboque: 20 m;

c) reboque: 8,60 m;

d) caminhão-trator com semirreboque: 18,60 m;

e) caminhão-trator com semirreboque e reboque: 20,50 m; e

f) ônibus de longa distância: 14 m.

II - largura máxima: 2,6 m; e

III - altura máxima:

a) ônibus de longa distância: 4,1 m; e

b) caminhão: 4,3 m.

Art. 35. A circulação de veículos especiais ou de combinação de veículos com pesos ou dimensões superiores ao estabelecido no art. 6º desta Resolução somente será admitida mediante AET, expedida de acordo com as normas estabelecidas pelas autoridades competentes do país transitado.

Art. 36. O disposto neste Capítulo não impede a aplicação das disposições vigentes em cada Estado Parte quanto à instituição de limites de pesos e dimensões dos veículos em circulação por determinadas rodovias, rotas ou OAE.



Art. 37. À infração decorrente do excesso de peso em relação aos limites estabelecidos neste Capítulo aplica-se a penalidade e medida administrativa previstas no inciso V do artigo 231 do CTB, conforme disposto na Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 14/14.

Art. 38. Os veículos registrados nos demais países, com os quais o Brasil mantenha Acordo de Transporte Terrestre, habilitados ao transporte internacional de carga e coletivo de passageiros, quando em circulação internacional pelo território nacional, devem obedecer aos limites de pesos e dimensões dispostos no Capítulo III desta Resolução.

## CAPÍTULO VIII

### DOS ÔNIBUS ARTICULADOS E BIARTICULADOS

Art. 39. Os veículos articulados e biarticulados, destinados ao transporte coletivo de passageiros, cujas dimensões excedam aos limites de comprimento de 19,80 m, só poderão circular nas vias portando AE em conformidade com esta Resolução.

Parágrafo único. Para a concessão da AE de que trata o caput, os ônibus articulados e biarticulados deverão atender aos seguintes limites:

I - largura: 2,60 m;

II - comprimento medido do para-choque dianteiro à extremidade traseira do veículo:

a) veículos articulados de transporte coletivo de passageiros: acima de 19,80 m até 25m; e

b) veículos biarticulados de transporte coletivo de passageiros: acima de 25 m até 30 m.

III - os limites legais de PBT e peso por eixo ou conjunto de eixos previstos nesta Resolução.

Art. 40. Ficam dispensados da emissão de AE:

I - os ônibus articulados com comprimento até 19,80 m e que atendam aos limites de largura previstos nesta Resolução; e

II - os ônibus articulados e biarticulados que atendam aos limites de largura e comprimento previstos nesta Resolução e que trafeguem em faixas próprias a eles destinadas e/ou em trajetos definidos com a finalidade de operação para o transporte de passageiros.

Art. 41. Os ônibus articulados e biarticulados com dimensões previstas no parágrafo único do art. 39, quando em circulação fora dos trajetos específicos para finalidade da operação de transporte de passageiros, só poderão circular portando AE.

Parágrafo único. A AE fornecida pelos OEER deverá conter o percurso estabelecido e aprovado pelo órgão com circunscrição sobre a via.

Art. 42. O trânsito dos ônibus articulados e biarticulados será do amanhecer ao pôr do sol, e terá velocidade máxima de 60 km/h.

§ 1º Não se aplica a restrição quanto ao horário de trânsito contida no caput para os ônibus articulados cujo comprimento seja de no máximo 19,80 m.

§ 2º Será admitido o trânsito noturno dos ônibus articulados e biarticulados:

I - nas faixas próprias a eles destinados;

II - nas vias com pista dupla;

III - nas vias de múltiplas faixas de sentido único de circulação;

IV - nas vias com duplo sentido de circulação dotadas de separadores físicos, que possuam duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido; e

V - nos trechos rodoviários de pista simples.

§ 3º Poderão ser adotados horários distintos dos estabelecidos neste artigo em trechos específicos, mediante proposição da autoridade competente com circunscrição sobre a via.

Art. 43. Os modelos dos ônibus articulados e biarticulados, constantes no Anexo V desta Resolução, são meramente ilustrativos e visam apenas demonstrar as dimensões permitidas aos veículos.

## CAPÍTULO IX



## DAS INSCRIÇÕES E FISCALIZAÇÃO DAS INSCRIÇÕES DOS DADOS TÉCNICOS

Art. 44. Para efeito de registro, licenciamento e circulação, os veículos de tração, de carga, especiais e os de transporte coletivo de passageiros deverão ter indicação, fixado em local visível, de suas características registradas para obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), de acordo com os requisitos definidos no Anexo VI desta Resolução.

Parágrafo único. A inscrição indicativa dos pesos e capacidades registrados nos veículos automotores de tração, de carga e especiais será individualizada.

Art. 45. Para efeito de fiscalização de veículos ou combinações de veículos amparados por AET ou AE, caso haja divergência entre as inscrições técnicas do veículo e as informações constantes na AET ou AE, prevalecem as informações de pesos e capacidades constantes das inscrições técnicas.

Art. 46. A responsabilidade pela inscrição e conteúdo dos pesos e capacidades, conforme estabelecido no Anexo VI desta Resolução será:

I - do fabricante ou importador, quando se tratar de veículo novo acabado ou inacabado;

II - do fabricante da carroçaria ou de outros implementos, em caráter complementar ao informado pelo fabricante ou importador do veículo;

III - do responsável pelas modificações, quando se tratar de veículo novo ou já licenciado que tiver sua estrutura ou número de eixos alterados, ou outras modificações previstas pelas Resoluções CONTRAN nº 291, de 29 de agosto de 2008 e nº 292, de 29 de agosto de 2008, ou suas sucedâneas; e

IV - do proprietário do veículo, conforme estabelecido no art. 47 desta Resolução.

§ 1º Caso as inscrições técnicas não estejam indicadas conforme este regulamento, serão aplicadas as infrações correspondentes, sem prejuízo das infrações do art. 231, incisos V e X do CTB, quando verificadas, podendo ser observadas as inscrições descritas pelas especificações técnicas consultadas dos fabricantes, importadores e de seus implementadores de equipamentos ou de órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

§ 2º A instalação de implementos, como eixo, tanque suplementar, compressor, sistema hidráulico, guindaste, entre outros, que modifiquem a tara do veículo deverá ser acompanhada da fixação de inscrição com a nova tara, conforme os requisitos do Anexo VI desta Resolução.

Art. 47. Para os veículos em circulação, registrados até 31 de dezembro de 2008, que não possuíam a inscrição dos dados de tara e lotação nos locais e especificações de materiais normatizados nesta Resolução, fica autorizada a inscrição dos dados por pintura resistente ao tempo na cor amarela sobre fundo preto e altura mínima dos caracteres de 30 mm, em local visível na parte externa do veículo.

§ 1º Para os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a indicação de que trata o caput poderá ser realizada conforme o item 3.2.2 do Anexo VI, nesse caso de responsabilidade do proprietário do veículo.

§ 2º Para os veículos registrados a partir de 1º de janeiro de 2009, eventual regularização das inscrições técnicas deverá obedecer aos requisitos do Anexo VI desta Resolução.

Art. 48. No caso de veículo inacabado, conforme definido no inciso XVIII do art. 3º desta Resolução, fica o fabricante ou importador obrigado a declarar na nota fiscal o peso do veículo nessa condição.

## CAPÍTULO X

### DAS FORMAS E TOLERÂNCIAS PARA A FISCALIZAÇÃO

Art. 49. A fiscalização de peso dos veículos deve ser feita por equipamento de pesagem ou, na impossibilidade, pela verificação de documento fiscal ou de transporte.

§ 1º Os equipamentos fixos ou portáteis utilizados na pesagem de veículos devem ter seu modelo aprovado pelo INMETRO, de acordo com a legislação metrológica em vigor.

§ 2º A fiscalização em equipamento de pesagem, devidamente aferida e certificada pelo INMETRO, deverá prevalecer em relação à fiscalização por verificação do peso lançado em documento fiscal ou de transporte.



§ 3º A fiscalização dos limites de peso dos veículos por meio do peso declarado na Nota Fiscal, Conhecimento, Manifesto de carga ou outros documentos que contenham o peso da carga declarado, poderá ser feita em qualquer tempo ou local, não sendo admitida qualquer tolerância sobre o peso declarado.

§ 4º O documento de fiscal deverá possuir declaração do peso em kg.

§ 5º A ausência do peso da carga no documento fiscal pode ensejar o encaminhamento do veículo para aferição em equipamento de pesagem ou a apresentação de documento fiscal substituto com a respectiva informação.

Art. 50. Na fiscalização de peso dos veículos por equipamento de pesagem serão admitidas as seguintes tolerâncias:

I - 5% sobre os limites de PBT ou PBTC; e

II - 12,5% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

§ 1º Os veículos ou combinação de veículos com PBT ou PBTC regulamentar igual ou inferior a 50 t devem ser fiscalizados apenas quanto aos limites de PBT ou PBTC, observada a tolerância prevista no inciso I do caput.

§ 2º O veículo de que trata o § 1º que ultrapassar a tolerância máxima sobre o limite do PBT ou PBTC também será fiscalizado quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cumulativamente, respeitadas as tolerâncias máximas previstas nos incisos I e II do caput.

§ 3º No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista neste artigo não pode ser incorporada aos limites de peso previstos em regulamentação do CONTRAN.

Art. 51. Cabe ao transportador atender aos limites técnicos e legais de resistência dos eixos do veículo.

Art. 52. Quando o peso verificado for igual ou inferior ao PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, mas ocorrer excesso de peso em algum dos eixos ou conjunto de eixos, aplicar-se-á multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

§ 1º A carga deverá ser remanejada ou deverá ser efetuado transbordo, de modo que os excessos por eixo sejam eliminados.

§ 2º As disposições previstas no caput não se aplicam aos veículos de que trata o § 1º do art. 50.

Art. 53. Quando o peso verificado estiver acima do PBT ou PBTC estabelecido para o veículo, acrescido da tolerância de 5%, aplicar-se-á a multa somente sobre a parcela que exceder essa tolerância.

Parágrafo único. Deverá ser efetuado o transbordo do excesso que ultrapassar a tolerância.

Art. 54. O veículo só poderá prosseguir viagem após sanadas as irregularidades, observadas as condições de segurança.

§ 1º A critério do agente, avaliados os riscos e as condições de segurança, poderá ser dispensado o remanejamento ou transbordo de produtos perigosos, produtos perecíveis, cargas vivas e passageiros.

§ 2º Nos casos em que não for dispensado o remanejamento ou transbordo da carga, o veículo deverá ser recolhido ao depósito, sendo liberado somente após sanada a irregularidade e pagas todas as despesas de remoção e estada.

§ 3º O saneamento da irregularidade não impede a aplicação da multa cabível.

Art. 55. Na fiscalização de peso por eixo ou conjunto de eixos, independentemente da natureza da carga, o veículo poderá prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, desde que os excessos aferidos em cada eixo ou conjunto de eixos sejam simultaneamente inferiores a 12,5% do menor valor entre os pesos e capacidades máximos estabelecidos pelo Contran e os pesos e capacidades indicados pelo fabricante ou importador, nos termos do art. 100 do CTB.

Parágrafo único. A tolerância para fins de remanejamento ou transbordo de que trata o caput não será cumulativa aos limites estabelecidos no art. 50 desta Resolução.



Art. 56. Para fins dos §§ 4º e 6º do art. 257 do CTB, considera-se embarcador o remetente ou expedidor da carga, mesmo se o frete for a pagar.

Art. 57. O cálculo do valor da multa de excesso de peso se dará nos termos do inciso V, e respectivas alíneas, do art. 231 do CTB.

§ 1º Mesmo que haja excessos simultâneos nos pesos por eixo ou conjunto de eixos e no PBT ou PBTC, a multa para infração de natureza média prevista no inciso V do art. 231 do CTB será aplicada uma única vez.

§ 2º Quando houver excessos tanto no peso por eixo quanto no PBT ou PBTC, os valores dos acréscimos à multa serão calculados isoladamente e somados entre si, sendo adicionado ao resultado o valor inicial referente à infração de natureza média.

§ 3º O valor do acréscimo à multa será calculado nos seguintes termos:

I - enquadrar o excesso total de acordo com o disposto nas alíneas do inciso V do art. 231 do CTB;

II - dividir o excesso total por 200 kg, arredondando-se o valor para o inteiro superior, resultando na quantidade de frações; e

III - multiplicar o resultado de frações pelo valor previsto para a faixa do excesso indicada no inciso I.

Art. 58. As infrações por excesso da CMT de que trata o inciso X do art. 231 do CTB serão aplicadas, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a CMT, da seguinte forma:

I - até 600 kg: infração média, com valor conforme definido no CTB;

II - entre 601 kg e 1.000 kg: infração grave, com valor conforme definido no CTB; e

III - acima de 1.000 kg: infração gravíssima, com valor conforme definido no CTB, aplicado a cada 500 kg ou fração de excesso de peso apurado.

Art. 59. Nas fiscalizações realizadas com o uso de instrumentos ou equipamentos de aferição de peso de veículos, deve ser assegurado o acesso à documentação comprobatória de atendimento à legislação metrológica.

## CAPÍTULO XI

### DAS INDICAÇÕES DE INFRAÇÕES AO CTB

Art. 60. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeita o infrator, conforme o caso, independentemente de outras penalidades, às seguintes sanções previstas no CTB:

I - art. 187, inciso I: quando o(s) veículo(s) e/ou cargas estiverem com pesos ou dimensões superiores aos limites estabelecidos legalmente e existir restrição de tráfego referente ao local e/ou horário, não constante na AET ou AE, imposta pelo órgão com circunscrição sobre a via;

II - art. 230, incisos IX e X: quando o veículo transitar em desacordo com as especificações do Capítulo VI;

III - art. 230, inciso XXI: quando o veículo de transporte de carga transitar sem as inscrições das informações previstas no anexo VI;

IV - art. 231, inciso IV: quando o(s) veículo(s) tratados nesta Resolução e/ou cargas transitarem sem a autorização especial expedida pelo órgão com circunscrição sobre a via para atender as condições dos limites de pesos e dimensões;

V - art. 231, inciso V: quando o veículo ou CVC transitar com excesso de peso, respeitadas as tolerâncias descritas nesta Resolução;

VI - art. 231, inciso VI: quando os veículos tratados nesta Resolução estiverem com suas dimensões superiores aos limites estabelecidos legalmente e transitarem em desacordo com AET ou AE já expedida;

VII - art. 231, inciso VI: quando os veículos tratados nesta Resolução estiverem com suas dimensões superiores aos limites estabelecidos legalmente, e a AET ou AE estiver vencida;



VIII - art. 231, inciso VII: quando o veículo ultrapassar a lotação quanto ao excesso de passageiros;

IX - art. 231, inciso X: quando o veículo ou a combinação de veículo transitar excedendo a capacidade máxima de tração;

X - art. 232: quando os veículos de que trata essa Resolução transitarem com suas dimensões superiores aos limites estabelecidos sem portar AET ou AE regularmente expedida;

XI - art. 235: quando a carga ultrapassar os limites laterais, posterior e/ou anterior do(s) veículo(s), ainda que não ultrapasse os limites regulamentares estabelecidos nesta Resolução;

XII - art. 237: quando transitar em desacordo com as especificações de tração previstas no art. 19 desta Resolução;

XIII - art. 237: quando transitar sem as inscrições dos dados técnicos, os veículos de tração e transporte coletivo de passageiro ou nos casos de incorreção dos dados técnicos ou em desacordo com as especificações estabelecidas no Anexo VI;

XIV - art. 237: quando os veículos ou combinação de veículos estiverem com suas dimensões superiores aos limites estabelecidos legalmente e a sinalização especial de advertência na traseira não tiver sido instalada ou não atender aos requisitos previstos; ou

XV - art. 239: quando retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes.

Parágrafo único. As situações infracionais descritas neste Capítulo não afastam a possibilidade de aplicações de outras penalidades previstas no CTB.

## CAPÍTULO XII

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 61. Os pesos e as dimensões máximas estabelecidos nesta Resolução não excluem a competência dos OEER para fixar valores mais restritivos em relação às vias sob sua circunscrição, de acordo com as restrições ou limitações estruturais da área, via, pista, faixa ou obra de arte, desde que observado o estudo de engenharia respectivo.

§ 1º O OEER deverá observar a regular colocação de sinalização vertical regulamentadora, nos termos da Resolução CONTRAN nº 180, de 26 de agosto de 2005, que aprova o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, ou suas sucedâneas, especialmente quanto às placas R14 e R17, conforme o caso.

§ 2º O OEER deverá disponibilizar os estudos de engenharia no portal de solicitação de AET ou por outro meio eletrônico.

Art. 62. Para fins de fiscalização de peso de veículo que transporte produtos classificados como biodiesel (B-100), por meio de equipamento de pesagem ou de nota fiscal, é admitida a tolerância de 7,5% no PBT ou PBTC para todos os veículos não adaptados para esse tipo de transporte, até seu sucateamento.

Art. 63. É obrigatória, a partir de 1º de julho de 2022, a inscrição indicativa de peso por eixo estabelecida no Anexo VI.

Art. 64. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº:

I - 210, de 13 de novembro de 2006;

II - 211, de 13 de novembro de 2006;

III - 256, de 30 de novembro de 2007;

IV - 284, de 01 de julho de 2008;

V - 290, de 29 de agosto de 2008;

VI - 318, de 05 de junho de 2009;

VII - 373, de 18 de março de 2011;

VIII - 381, de 28 de abril de 2011;



- IX - 502, de 23 de setembro de 2014;
- X - 520, de 29 de janeiro de 2015;
- XI - 566, de 25 de novembro de 2015;
- XII - 577, de 24 de fevereiro de 2016;
- XIII - 608, de 24 de maio de 2016;
- XIV - 610, de 24 de maio de 2016;
- XV - 625, de 19 de outubro de 2016;
- XVI - 628, de 30 de novembro de 2016;
- XVII - 630, de 30 de novembro de 2016;
- XVIII - 635, de 30 de novembro de 2016;
- XIX - 662, de 19 de abril de 2017;
- XX - 665, de 18 de maio de 2017;
- XXI - 700, de 10 de outubro de 2017;
- XXII - 702, de 10 de outubro de 2017;
- XXIII - 734, de 05 de junho de 2018;
- XXIV - 746, de 30 de novembro de 2018;
- XXV - 787, de 18 de junho de 2020; e
- XXVI - 803, de 22 de outubro de 2020.

Art. 65. Esta Resolução entra em vigor em 3 de janeiro de 2022.

**MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO**

Presidente do Conselho Em exercício

**MARCELO LOPES DA PONTE**

Ministério da Educação

**ROBERTH ALEXANDRE EICKHOFF**

Ministério da Defesa

**FERNANDO WANDSCHEER DE MOURA ALVES**

Ministério do Meio Ambiente

**SILVINEI VASQUES**

Ministério da Justiça e Segurança Pública

**PAULINO FRANCO DE CARVALHO NETO**

Ministério das Relações Exteriores

**ANEXO I**

I - Lista de dispositivos e equipamentos que podem exceder em até 100 mm a largura do veículo:

- 1 - A parte curva da parede do pneu imediatamente acima do ponto de contato com o plano de apoio.
- 2 - Dispositivos indicadores de falha nos pneus.
- 3 - Indicadores de pressão dos pneus.
- 4 - Componentes do sistema de iluminação conforme Resolução CONTRAN nº 667, 18 de maio de 2017, e suas sucedâneas:
  - 4.1 - Lanterna de posição lateral;
  - 4.2 - Lanterna de posição traseira;
  - 4.3 - Lanterna delimitadora;
  - 4.4 - Retrorrefletor lateral;



4.5 - Lanterna indicadora de direção; e

4.6 - Lanterna externa de cortesia.

5 - Rampas de acesso, plataformas elevatórias, saliências derivadas de dispositivos de articulação, travamento de partes móveis, pontos de amarração de lona ou equipamentos similares quando retraídas e desde que não excedam 10 mm do lado do veículo. Os cantos das rampas devem ser arredondados para um raio não inferior a 5 mm. Demais extremidades devem ser arredondadas para um raio não inferior a 2,5 mm.

6 - Dispositivos de orientação lateral retráteis utilizados em sistemas de ônibus guiados, quando não estiverem retraídos.

7 - Dispositivos para monitoramento e detecção incluindo radares.

8 - Dispositivos e equipamentos especialmente concebidos para reduzir o atrito aerodinâmico, desde que não sobressaiam mais de 50 mm de cada lado da largura máxima do veículo e não aumentem a capacidade de carga. Deve ser possível retrair esses dispositivos com o veículo estacionado, de tal modo que a largura máxima autorizada não seja excedida e não prejudiquem a capacidade de o veículo ser utilizado para o transporte intermodal. Quando os dispositivos e equipamentos estiverem sendo utilizados, a largura do veículo não pode exceder 2.650 mm.

9 - Dispositivos de vedação e sua proteção.

10 - Partes sobressalentes flexíveis do sistema anti-spray conforme Resolução CONTRAN nº 762, de 20 de dezembro de 2018, e suas sucedâneas.

11 - Para-lamas flexíveis.

12 - Correntes para pneus.

13 - Saliências em equipamentos concebidos para fechamento lateral, deste que sejam removíveis para possibilitar acesso lateral ao semirreboque (aberturas de vãos laterais).

II - Lista de dispositivos e equipamentos que podem exceder o comprimento e o balanço traseiro do veículo:

1 - limpadores de para-brisa e dispositivos de lavagem do para-brisa;

2 - placas dianteiras e traseiras;

3 - dispositivos e olhais de fixação e amarração da carga, lonas e encerados;

4 - luzes;

5 - espelhos retrovisores ou outros dispositivos similares;

6 - tubos de admissão de ar;

7 - batentes;

8 - degraus e estribos de acesso;

9 - borrachas;

10 - plataformas elevatórias, rampas de acesso e outros equipamentos semelhantes, em ordem de marcha, desde que não constituam saliência superior a 200 mm;

11 - dispositivos de engate do veículo a motor; e

12 - dispositivos e equipamentos dobráveis, concebidos para reduzir a resistência aerodinâmica ao avanço, desde que não aumentem o comprimento da zona de carga e sua saliência em relação ao ponto mais à retaguarda do veículo não exceda 500 mm. Deve ser possível retrair esses dispositivos com o veículo estacionado, a fim de que não seja ultrapassado o comprimento máximo autorizado, nem seja limitada a capacidade do veículo ser utilizado para o transporte intermodal.

ANEXO II

I - Sinalização especial de advertência traseira para comprimento excedente



Especificações: dispositivo de segurança autoadesivo aplicado diretamente no veículo ou sobre placa metálica, de madeira ou material com propriedades equivalentes, possuindo faixas inclinadas de 45° da direita para a esquerda e de cima para baixo, nas cores preta e laranja, alternadamente. As cores: branca, laranja e vermelha devem ser em material retrorrefletivo com especificações técnicas constantes no item V deste Anexo.



Figura 1: Sinalização especial de advertência traseira para comprimento excedente



Figura 2: Sinalização especial de advertência traseira para comprimento excedente e limite de velocidade

## II - Sinalização especial de advertência traseira para largura excedente

Especificações: dispositivo de segurança autoadesivo aplicado diretamente no veículo ou sobre placa metálica, de madeira ou material com propriedades equivalentes, possuindo faixas inclinadas de 45° da direita para a esquerda e de cima para baixo, nas cores preta e laranja, alternadamente. As cores: branca, laranja e vermelha devem ser em material retrorrefletivo com especificações técnicas constantes no item V deste Anexo.





Figura 3: Sinalização especial de advertência traseira para largura excedente

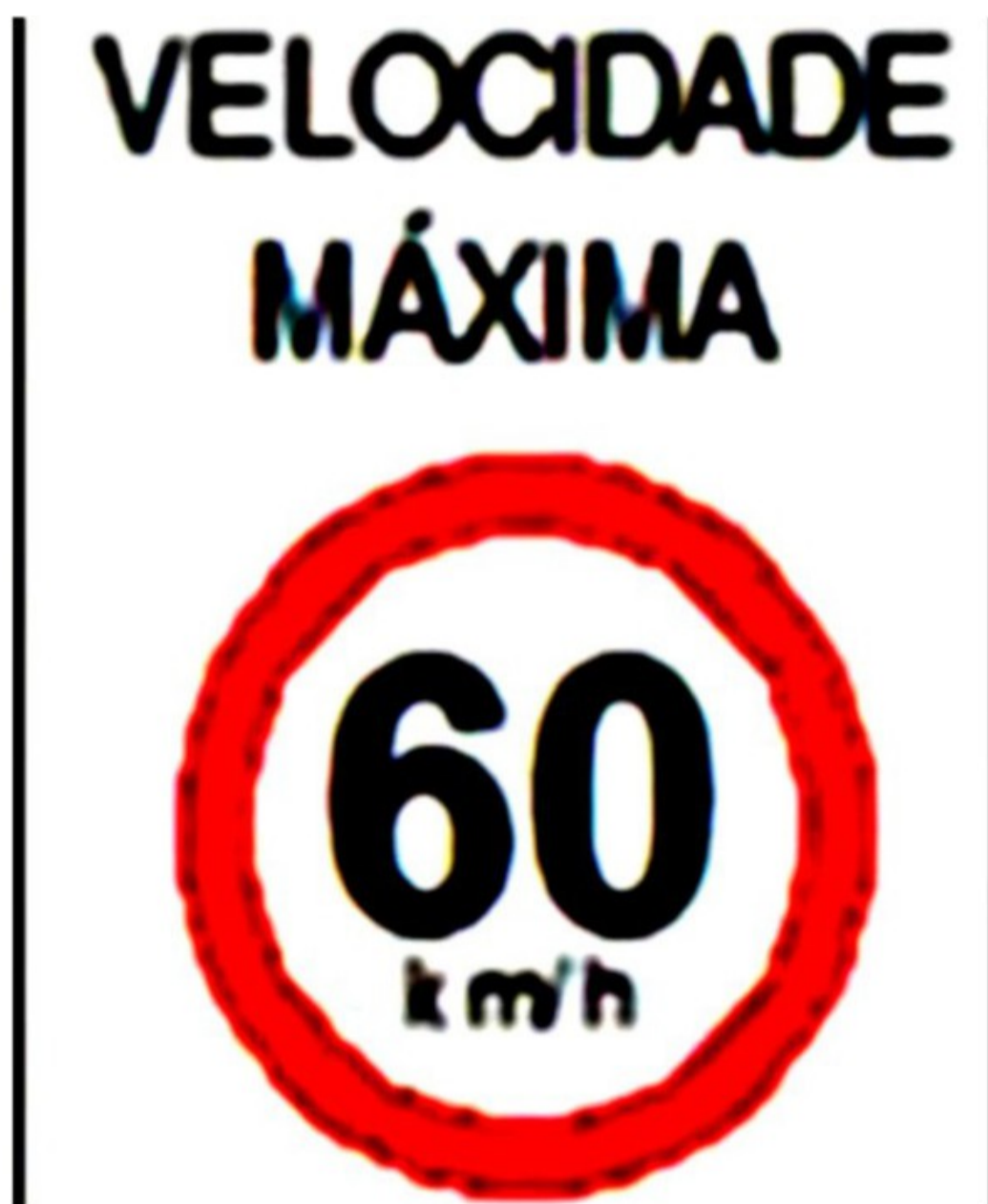


Figura 4: Sinalização especial para limite de velocidade



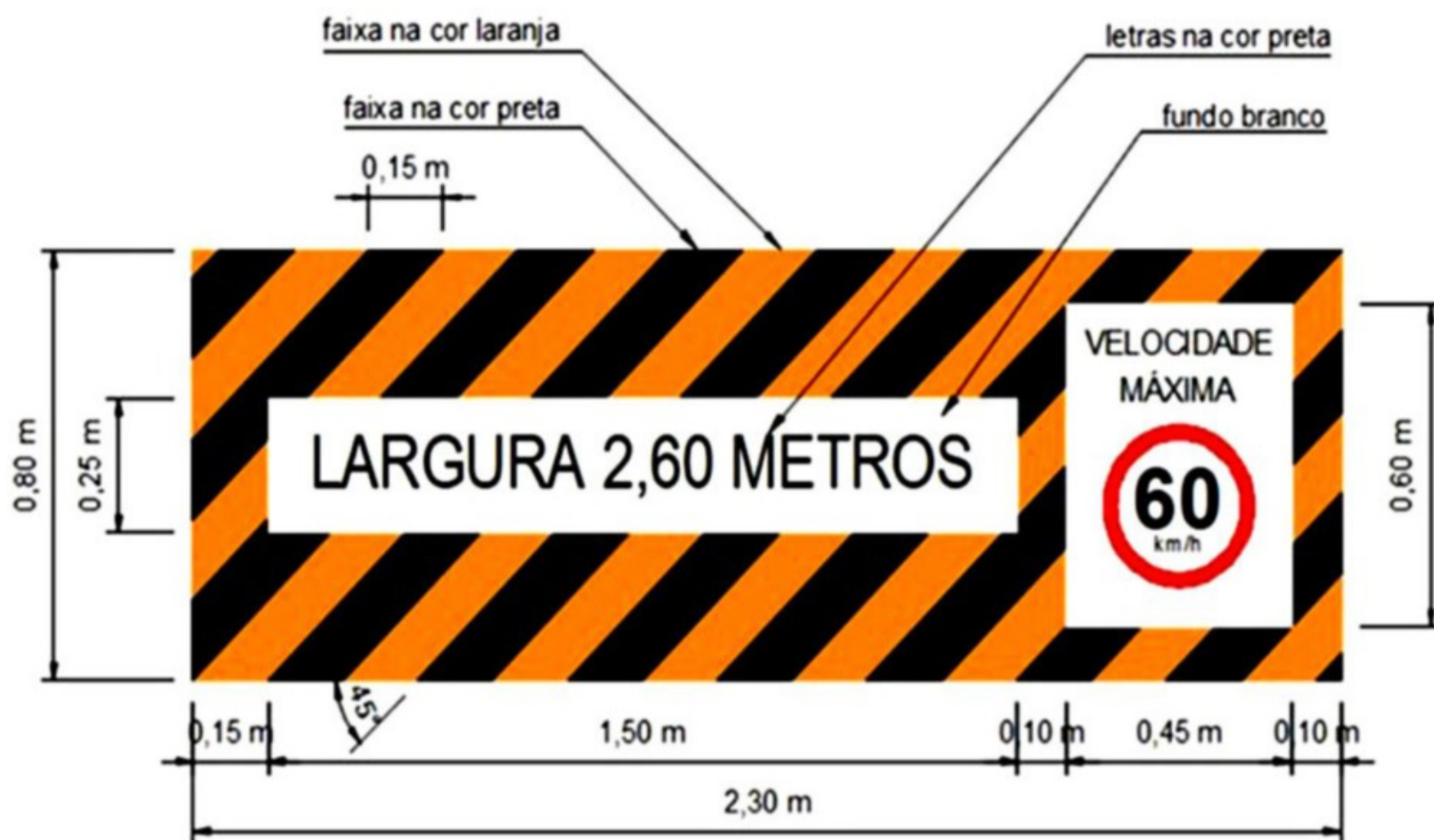


Figura 5: Sinalização especial de advertência traseira para largura excedente e limite de velocidade

### III - Sinalização especial de advertência traseira para comprimento e largura excedente

Especificações: dispositivo de segurança autoadesivo aplicado diretamente no veículo ou sobre placa metálica, de madeira ou material com propriedades equivalentes, possuindo faixas inclinadas de 45° da direita para a esquerda e de cima para baixo, nas cores preta e laranja, alternadamente. As cores: branca, laranja e vermelha devem ser em material retrorrefletivo com especificações técnicas constantes no item V deste Anexo.



Figura 6: Sinalização especial de advertência traseira para comprimento e largura excedente





Figura 7: Sinalização especial de advertência traseira para comprimento e largura excedente e limite de velocidade

#### IV - Sinalização especial de advertência traseira do tipo bipartida

Especificações: dispositivo de segurança autoadesivo aplicado diretamente no veículo ou sobre placa metálica, de madeira ou material com propriedades equivalentes, possuindo faixas inclinadas de 45° da direita para a esquerda e de cima para baixo, com adesivo refletivo na cor preta e laranja alternadamente, com espaçamento máximo de 5,0 cm entre as duas partes sem alterar ou comprometer as letras e formato da sinalização, nas cores preta e laranja, alternadamente. As cores: branca e laranja devem ser em material retrorrefletivo com especificações técnicas constantes no item V deste Anexo.



Figura 8: Sinalização especial de advertência traseira do tipo bipartida

#### V - Especificações técnicas da sinalização especial retrorrefletiva

1. A sinalização especial deve ser constituída por película autoadesiva aplicada diretamente na traseira do veículo ou sobre placa fixada na traseira.

2. Para atender as necessidades especiais de fixação no veículo, a sinalização especial poderá ser bipartida em seu sentido transversal, contudo, as partes não poderão ter separação maior que 5 cm.

3. Coeficiente de retrorreflexão: os materiais retrorrefletores deverão atender aos coeficientes de retrorrefletividade mínimos definidos na Tabela 1. As medidas devem ser feitas em candelas por lux metro quadrado, de acordo com o método ASTM E810.

Tabela 1 - Coeficientes de retrorrefletividade mínimos



ÂNGULO DE OBSERVAÇÃO	ÂNGULO DE ENTRADA	BRANCA	LARANJA	VERMELHA
0,2	-4	70	25	14
	+30	30	7	6
0,5	-4	30	13	7,5
	+30	15	4	3

4. Cor e luminância: o material retrorrefletor deverá apresentar os valores de coordenadas de cromaticidade e luminância definidos na Tabela 2, conforme a ASTM D 4956.

Tabela 2 - Coordenadas de cromaticidade e luminância

COR	COORDENADAS DE CROMATICIDADE								LUMINÂNCIA Y%	
	1		2		3		4		MIN	MAX
x	y	x	y	x	y	x	y			
BRANCA	0,303	0,287	0,368	0,353	0,340	0,380	0,274	0,316	27	-
LARANJA	0,550	0,360	0,630	0,370	0,581	0,418	0,516	0,394	14	30
VERMELHA	0,613	0,297	0,708	0,292	0,636	0,364	0,558	0,352	2,5	12

5. Durabilidade: a película deverá apresentar desempenho satisfatório para um período de no mínimo 7 anos para as películas especificadas, em exposição normal, vertical e estacionária. Ao final desse período, as películas refletivas devem possuir retrorrefletância residual de no mínimo 50% do valor inicial.

6. O fabricante deve manter a disposição do órgão máximo executivo de trânsito da União certificado de conformidade, emitido por entidade federal, estadual ou do Distrito Federal de pesquisa e/ou ensino, que comprove o atendimento integral do disposto neste Anexo.

7. A sinalização especial deverá conter no canto inferior esquerdo do quadro branco, em área de dimensão máxima de 3 cm X 10 cm com a marca do fabricante da película, nome da entidade que emitiu o certificado de conformidade da película, o número e a data do respectivo certificado.

8. A sinalização especial não poderá conter quaisquer outras inscrições.

### ANEXO III

#### Cálculo da Capacidade de Rampa

$$i = \frac{Ft}{10xG} - \frac{Rr}{10}$$

Sendo:

i = Rampa máxima em %

G = Peso bruto total combinado (t)

Rr = Resistência ao rolamento (kgf/t)

Ft = Força de tração em kgf, determinada pelo menor valor entre a Força na roda (Fr) e a Força de aderência (Fad), calculados da seguinte forma:

$$Fr = \frac{Tm \times ic \times id \times 0,9}{Rd}$$

$$Fad = P \times u$$

Fr = Força na roda (kgf)



$T_m$  = Torque máximo do motor (kgf x m)

$i_c$  = Maior relação de redução da caixa de câmbio

$i_d$  = Relação de redução no eixo traseiro (total)

$R_d$  = Raio dinâmico do pneu do eixo de tração (m)

$F_{ad}$  = Força de aderência (kgf)

$P$  = Somatório dos pesos incidentes nos eixos de tração (kgf)

$u$  = Coeficiente de atrito pneu x solo

#### ANEXO IV

##### Configurações de CVR



Figura 1: Configuração do CVR em viagem carregada

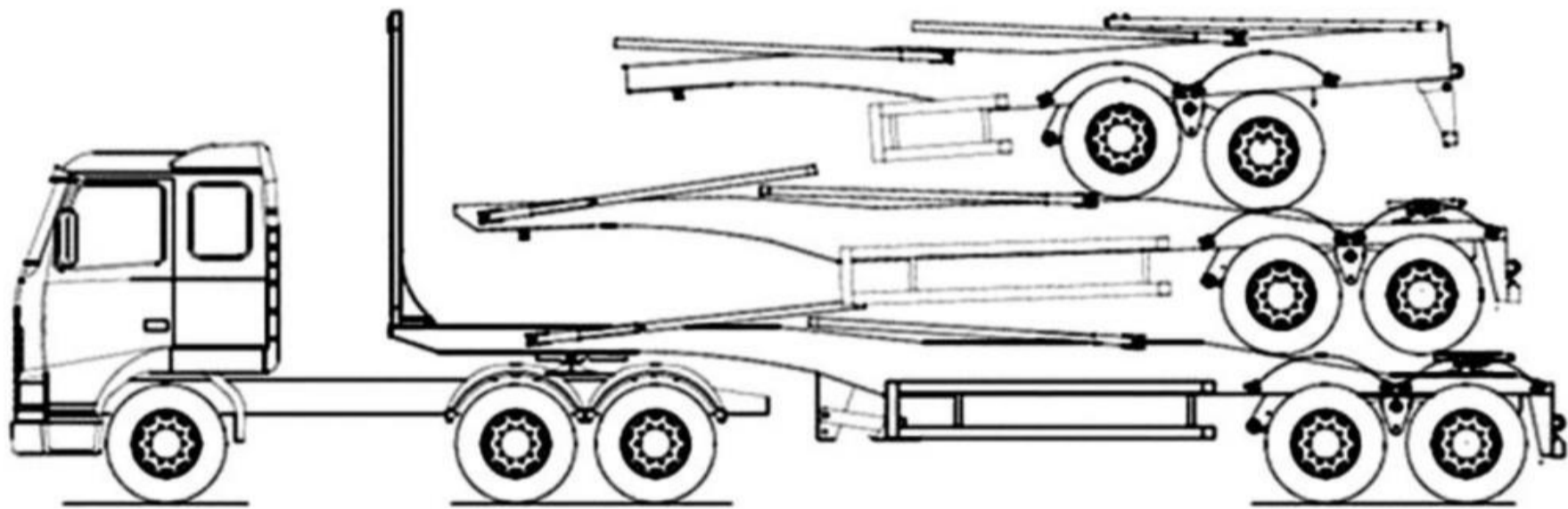


Figura 2: Configuração do CVR com as duas unidades traseiras transportadas pelas duas primeiras unidades



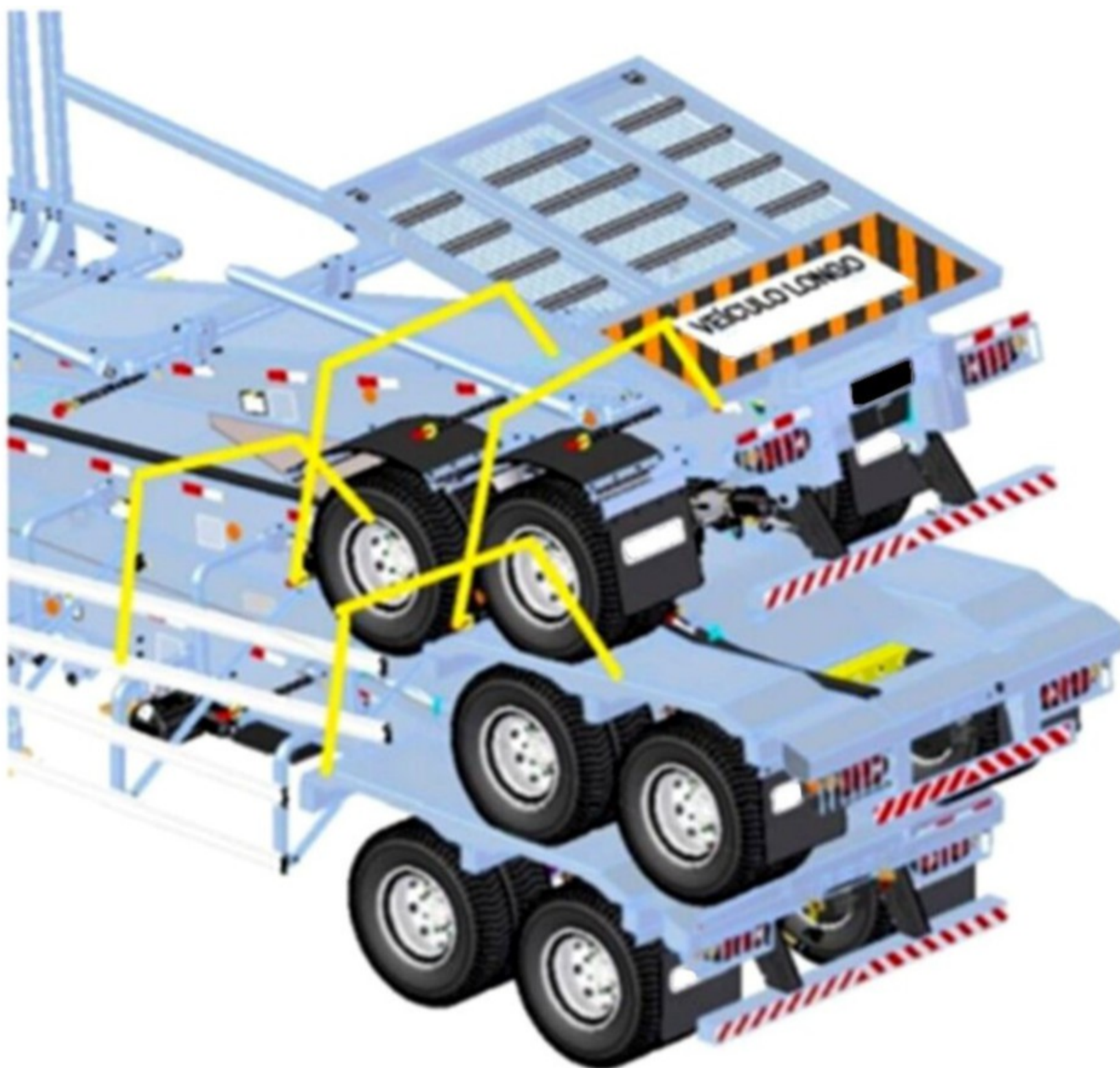


Figura 3: Amarração da carga na região posterior por meio de cintas e catracas

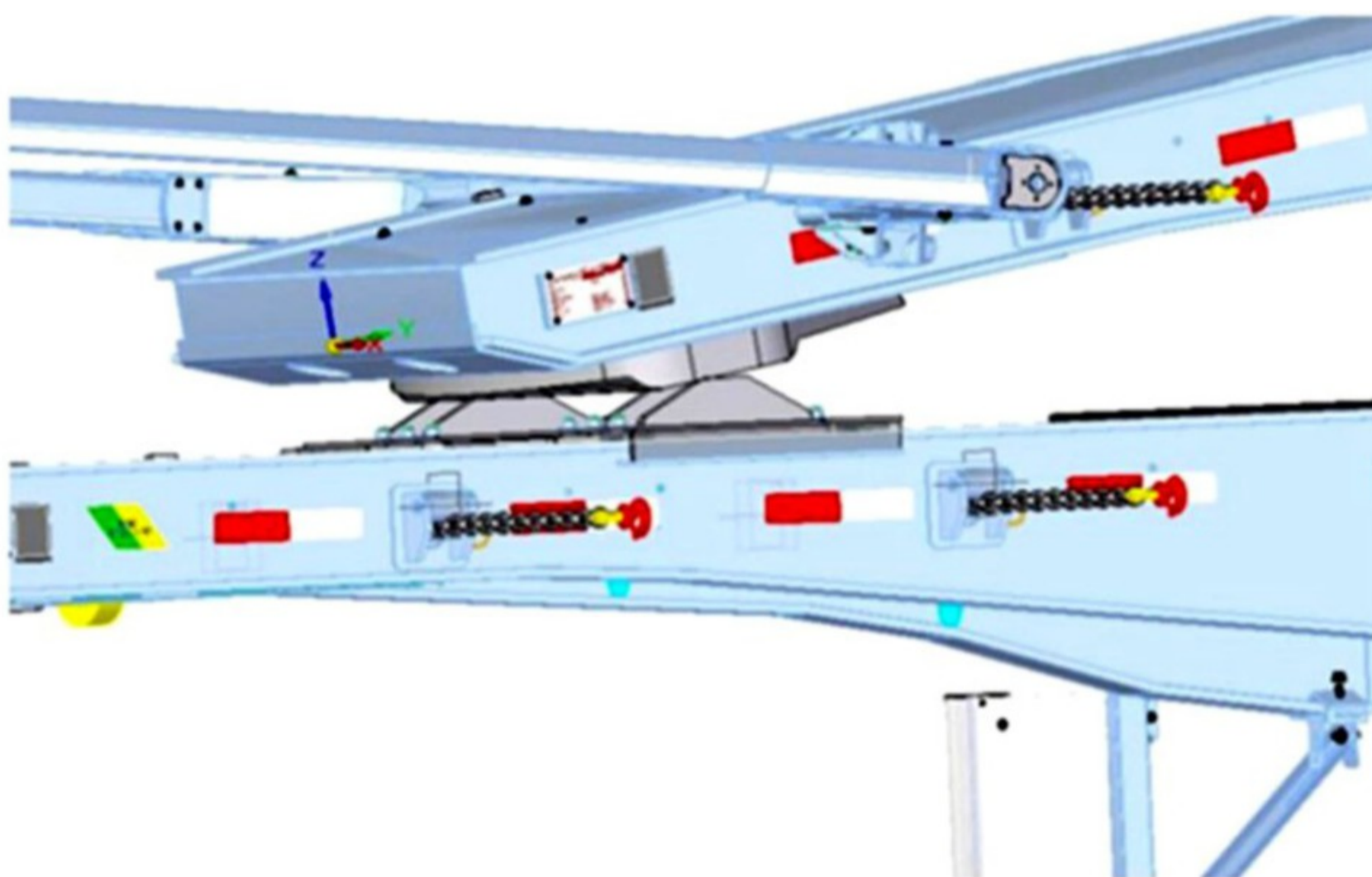


Figura 4: Amarração das cargas na parte da frente, por meio de sistema de pino-rei e quinta roda e de pino específico

#### ANEXO V

Desenhos meramente ilustrativos com as dimensões máximas dos veículos articulados e biarticulados de transporte coletivo de passageiros





Figura 1 - Veículo articulado

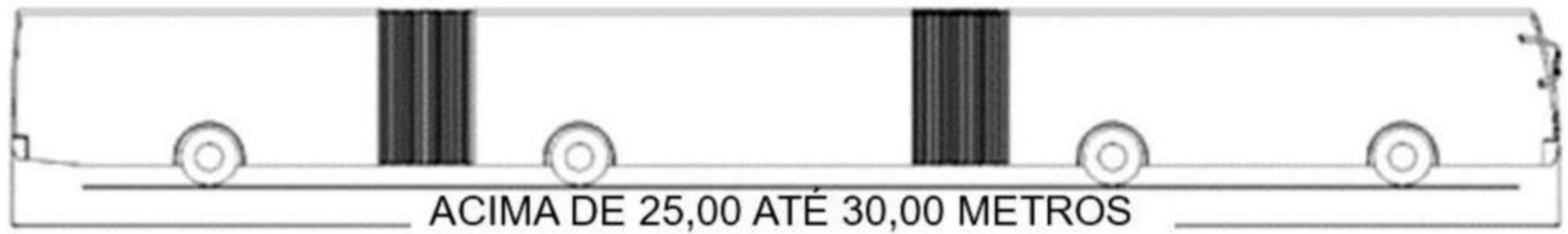


Figura 2 - Veículo biarticulado

## ANEXO VI

### 1. OBJETIVO

Estabelecer requisitos para inscrição indicativa e obrigatória dos pesos e capacidades registrados, conforme definidos a seguir.

### 2. APLICAÇÃO

2.1 Informações mínimas para veículos de tração, de carga, especiais e transporte coletivo de passageiros, com PBT acima de 3.500 kg.

2.1.1 Veículo automotor novo acabado: tara, lotação, PBT, peso por eixo e CMT;

2.1.2 Veículo automotor novo inacabado: PBT, peso por eixo e CMT;

2.1.3 Veículo automotor novo que recebeu carroçaria ou implemento: tara e lotação, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;

2.1.4 Veículo automotor novo que teve alterado o número de eixos ou sua(s) capacidade(s): tara, lotação, peso por eixo e PBT, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;

2.1.5 Veículo automotor já licenciado que teve alterada sua estrutura, número de eixos ou sua(s) capacidade(s): tara, lotação, PBT e peso por eixo, respeitada a CMT, em complemento às características informadas pelo fabricante ou importador do veículo;

2.1.6 Reboque e semirreboque, novo ou alterado: tara, lotação, peso por eixo e PBT.

2.2 Informações mínimas para veículos de tração, de carga, especiais e de transporte coletivo de passageiros, com PBT de até 3.500 kg.

2.2.1 Todas as constantes nos itens de 2.1.1 a 2.1.6.

Observação: as informações complementares devem atender aos requisitos do item 3 deste anexo, em campo distinto das informações originais do fabricante ou importador do veículo.

### 3 REQUISITOS

#### 3.1 Específicos:

3.1.1 As indicações referentes ao item 2 serão inscritas em plaqueta ou em etiqueta adesiva resistente à ação do tempo;

3.1.2 As indicações serão inscritas em fundo claro ou escuro, adotados caracteres alfanuméricos contrastantes, com altura não inferior a 3 mm.

3.1.3 Poderão ser usados letras ou números inscritos em alto ou baixo relevo, sem necessidade de contraste de cor.

#### 3.2 Normas gerais.



3.2.1 A indicação nos veículos automotores de tração, de carga e especiais será inscrita ou afixada em um dos seguintes locais, assegurada a facilidade de visualização.

3.2.1.1 Na coluna de qualquer porta, junto às dobradiças, ou no lado da fechadura.

3.2.1.2 Na borda de qualquer porta.

3.2.1.3 Na parte inferior do assento, voltada para porta.

3.2.1.4 Na superfície interna de qualquer porta.

3.2.1.5 No painel de instrumentos.

3.2.2 Nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, a indicação deverá ser afixada na parte frontal interna acima do para-brisa ou na parte superior da divisória da cabina de comando do lado do condutor. Na impossibilidade técnica ou ausência de local para fixação, poderão ser utilizados os mesmos locais previstos para os veículos de carga, tração e especiais.

3.2.3 Nos reboques e semirreboques, a indicação deverá ser afixada na parte externa da carroçaria na lateral dianteira.

3.2.4 Nos implementos montados sobre chassi de veículo de carga e especiais, a indicação deverá ser afixada na parte externa, em sua lateral dianteira.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.





# Município de Espigão do Oeste

04.695.284/0001-39

Rua Rio Grande do Sul, 2800 - Vista Alegre

www.espigaodoeste.ro.gov.br

## FICHA CADASTRAL DO DOCUMENTO ELETRÔNICO

Tipo do Documento

Identificação/Número

Data

**Resolução**

**CONTRAN Nº 882, DE 13 DE DEZEMBRO**

**25/03/2026**

ID: **1384771**

CRC: **4B57BEBF**

Processo: **54-19/2026**

Usuário: **Claudevon Martins Alves**

Criação: **25/03/2026 18:56:15** Finalização: **25/03/2026 19:05:21**

Processo



Documento



MD5: **2FF0164855185FAA1CD960D02B24A01C**

SHA256: **393930B1B943A95A2110BD64176F627C50C8B6B253CCBD7366E9B78FCE8D9F65**

Súmula/Objeto:

**RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 882, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2021\_pesos\_dimensões\_veículos pesados\_vias terrestres\_**  
**Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação**  
**CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências.**

### INTERESSADOS

Adriano Meireles da Paz

ESPIGAO DO OESTE

RO

25/03/2026 18:56:15

### ASSUNTOS

PROJETO DE LEI DO LEGISLATIVO

25/03/2026 18:56:15

### ASSINATURAS ELETRÔNICAS



Claudevon Martins Alves

Procurador Jurídico

25/03/2026 19:06:50

Assinado na forma do Resolução Municipal nº 90/2021.

A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QRCode acima ou ainda através do site [transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br](http://transparencia.espigaodoeste.ro.gov.br) informando o ID 1384771 e o CRC 4B57BEBF.