



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 16 de janeiro de 2024.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

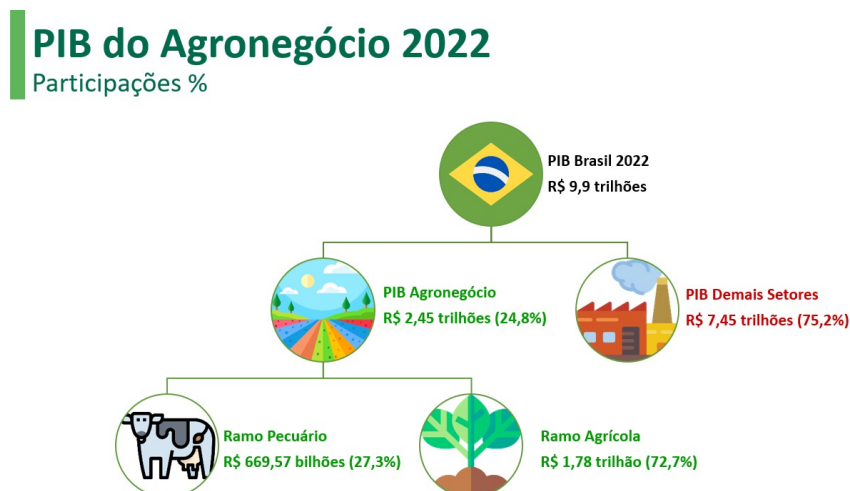
1.1. Trata-se da Análise de Impacto Regulatório (AIR) da proposta de revisão da regulamentação atinente ao registro e à circulação em vias públicas de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, integrante da Resolução CONTRAN nº 587, de 23 de março de 2016, principalmente no que tange à possibilidade de circulação em via pública de veículos de dimensões especiais.

1.2. O pleito de revisão regulatória advém da Indicação nº 1267, de 2023, encaminhada pela Câmara dos Deputados, por intermédio dos Deputados Federais Sérgio Souza (MDB/PR), Marussa Boldrin (MDB/GO), Alceu Moreira (MDB/RS), Valdir Cobalchini (MDB/SC), Daniela Reinehr (PL/SC) e Rodolfo Nogueira (PL/MS).

1.3. Em suma, os parlamentares entendem que os normativos infralegais do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) não tratam especificamente do trânsito em via pública dos tratores agrícolas, havendo a adoção de exigências diversas sobre o tema pelos órgãos de trânsito do País. Entendem, ainda, que a evolução do setor agrícola impactou no crescimento da quantidade e das dimensões das máquinas agrícolas, devendo a legislação acompanhar a questão da regulamentação do trânsito de máquinas agrícolas em estradas e rodovias, de modo a permitir o compartilhamento seguro dessas vias entre todos os seus usuários, sejam eles veículos de passeio, de passageiros, de carga e também os tratores e máquinas utilizados pelos produtores rurais.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O agronegócio brasileiro se apresenta como um dos mais importantes setores econômicos do Brasil. Segundo dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em 2023, a soma de bens e serviços gerados no agronegócio correspondeu a 24,8% do Produto Interno Bruto do país, atingindo o montante de 2,45 trilhões de reais. O ramo agrícola representou 72,7% desse valor, com R\$ 1,78 trilhão, como pode ser verificado na Figura 1.



Fonte: CEPEA, CNA e IBGE.

Elaboração: CNA



Figura 1: Participação do agronegócio no PIB do Brasil (Fonte: CNA).

2.2. Quanto ao comércio internacional, praticamente 50% das exportações brasileiras, em 2023, foram de produtos do agronegócio (Figura 2). Não obstante, desde 2011 o superávit comercial do agronegócio brasileiro tem superado o déficit comercial dos demais setores da economia brasileira, e garantido sucessivos superávits à Balança Comercial Brasileira. (Figura 3).

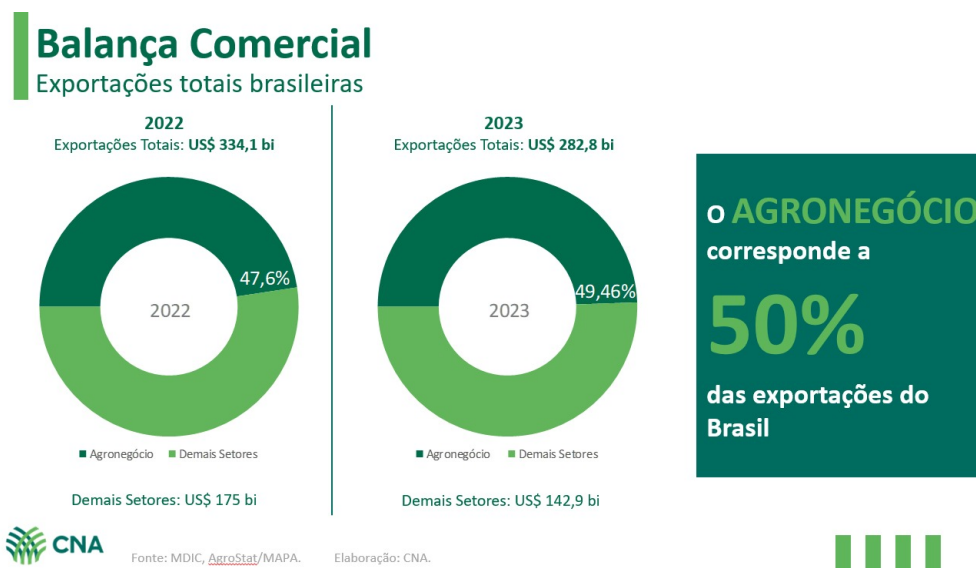


Figura 2: Participação do agronegócio nas exportações do Brasil (Fonte: CNA).

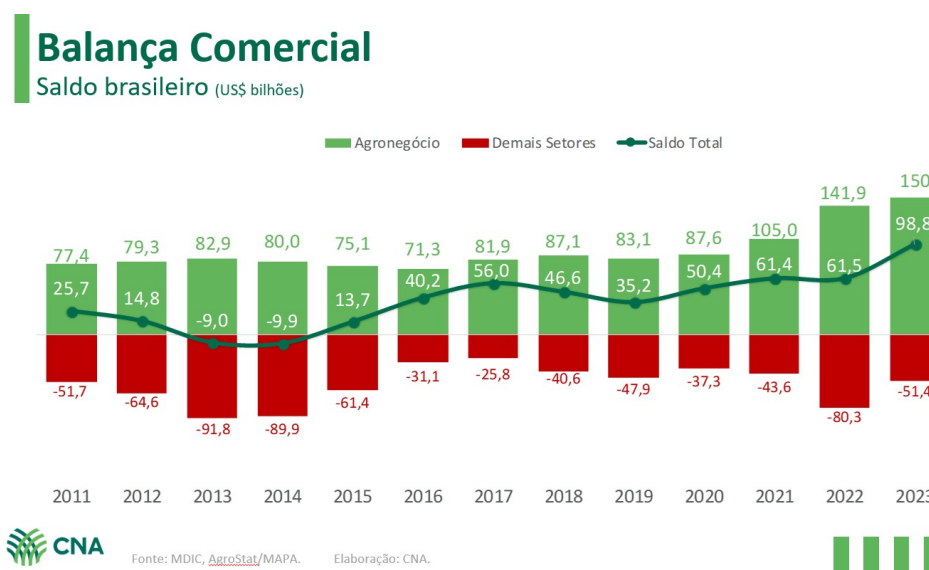


Figura 3: Participação do agronegócio na balança comercial brasileira (Fonte: CNA).

2.3. Ainda de acordo com a CNA, o setor absorve praticamente 1 de cada 3 trabalhadores brasileiros. Em 2015, de acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 32,3% (30,5 milhões) do total de 94,4 milhões de trabalhadores brasileiros eram do agronegócio. Desses 30,5 milhões, 13 milhões (42,7%) desenvolviam atividades de agropecuária, 6,43 milhões (21,1%) no comércio agropecuário, 6,4 milhões (21%) nos agrosserviços e 4,64 milhões (15,2%) na agroindústria.

2.4. O Brasil, como demonstrado na Figura 4, é o maior produtor e exportador de açúcar, café, suco de laranja e soja em grãos. Também é o maior exportador de carnes bovina e de frango, sendo o segundo produtor mundial desses alimentos.

Agronegócio Brasileiro

Competitividade Mundial

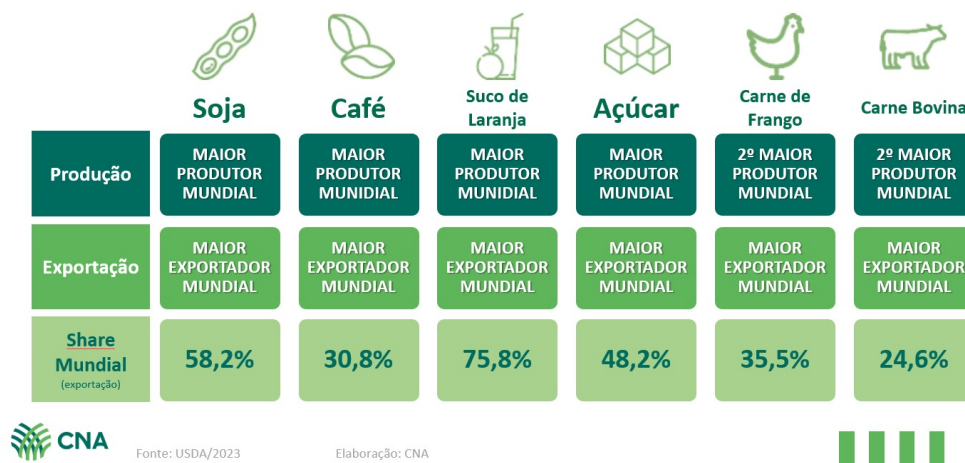


Figura 4: Competitividade do agronegócio brasileiro (Fonte: CNA).

2.5. O sucesso do setor decorre da sua modernização e do investimento realizado em pesquisa e tecnologia, bem como a assertividade em políticas públicas. No entanto, ainda há diversos desafios a serem superados. Uma das situações é apresentada na Indicação nº 1267, de 2023, encaminhada pela Câmara dos Deputados, por intermédio dos Deputados Federais Sérgio Souza (MDB/PR), Marussa Boldrin (MDB/GO), Alceu Moreira (MDB/RS), Valdir Cobalchini (MDB/SC), Daniela Reinehr (PL/SC) e Rodolfo Nogueira (PL/MS), que trata da circulação de tratores e aparelhos automotores agrícolas nas vias públicas do país.

2.6. Em síntese, os parlamentares entendem que os normativos infralegais do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) não tratam especificamente do trânsito em via pública dos tratores agrícolas, havendo a adoção de exigências diversas sobre o tema pelos órgãos de trânsito do País. Entendem, ainda, que a evolução do setor agrícola impactou no crescimento da quantidade e das dimensões das máquinas agrícolas, devendo a legislação acompanhar a questão da regulamentação do trânsito de máquinas agrícolas em estradas e rodovias, de modo a permitir o compartilhamento seguro dessas vias entre todos os seus usuários, sejam eles veículos de passeio, de passageiros, de carga e também os tratores e máquinas utilizados pelos produtores rurais.

2.7. Sobre o tema, inicialmente é importante destacar que a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define em seu Anexo I o trator como sendo o veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

2.8. O CTB apresenta diversas disposições que indicam a possibilidade de alguns tipos de tratores circularem em via pública, se referenciando a eles como veículos facultados a transitar em via pública.

2.9. Nesse sentido, o § 4º do art. 115 do CTB dispõe que, para circularem em via pública, os tratores devem ser registrados perante a repartição competente, estando dispensados de licenciamento e emplacamento.

“(…)

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. [\(Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015\)](#) (Vide)

(…)”

2.10. Contudo, no que diz respeito exclusivamente aos tratores e maquinários agrícolas, a Lei estabeleceu que o registro desses veículos deve ser feito pelo Ministério da Agricultura e Pecuária.

“(…)

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria

agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura e Pecuária, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#)

(...)

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura e Pecuária, diretamente ou mediante convênio. [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#)”.

2.11. Além disso, observa-se que o texto legal determina que os tratores e máquinas agrícolas devem ser conduzidos por pessoas devidamente habilitadas, atendendo às disposições do art. 144 do CTB.

“Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. [\(Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015\)](#)”

2.12. Verifica-se, dessa forma, que a Lei Ordinária apresenta dispositivos que permitem a circulação em via pública de uma parcela de tratores e maquinários agrícolas, aqueles que se enquadram na definição de veículos facultado a transitar em vias públicas.

2.13. No entanto, a Lei não estabelece quais são as características desses veículos, tampouco daqueles que não são facultados a circular em via pública. Tal competência, em princípio, foi delegada à regulamentação infralegal a ser editada, nesse caso, pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

2.14. O CONTRAN, por sua vez, editou a Resolução nº 587, de 23 de março de 2016, que estabelece critérios para o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação). Basicamente, essa Resolução estabelece os critérios de identificação e as exigências para registro desses veículos.

2.15. Outrossim, o CONTRAN editou regulamentação referente aos equipamentos de segurança obrigatórios a serem instalados nos veículos tratores facultados a transitar em via pública. A Resolução CONTRAN nº 993, de 15 de junho de 2023, apresenta no Anexo I a Tabela 3, com os equipamentos obrigatórios para tratores, sendo eles:

- a) Cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
- b) Farol principal dianteiro;
- c) Lanternas indicadoras de direção dianteiras e traseiras;
- d) Lanterna de posição traseira;
- e) Lanterna de iluminação da placa traseira, se aplicável;
- f) Lanterna de marcha à ré;
- g) Lanterna de freio;
- h) Lanternas intermitentes de advertência;
- i) Faixa/Dispositivo/Película retrorrefletiva;
- j) Espelhos retrovisores externos ou dispositivo de visão indireta;
- k) Buzina;
- l) Alerta sonoro de marcha a ré;
- m) Dispositivo destinado ao controle de ruído do motor (sistema de escapamento), naqueles veículos dotados de motor a combustão;
- n) Pneus e esteiras que ofereçam condições adequadas de segurança, conforme orientação do seu fabricante;

- o) Registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo); e
- p) Velocímetro.

2.16. Além disso, há a publicação da Resolução CONTRAN nº 882, de 13 de dezembro de 2021, que estabelece o limite de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres. Em seu art. 4º, a Resolução CONTRAN nº 882, de 2021, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 994, de 15 de junho de 2023, estabelece as dimensões regulamentares para os veículos tratores:

"Art. 4º

I - largura máxima:

a) 2,80 m, para os tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação); e

b) 2,60 m, para os demais veículos.

II -

III -

.....

h) tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação): máximo de 15 m."

2.17. Importante destacar que, no caso geral, os veículos que possuem dimensões maiores que as regulamentares podem circular em vias públicas em casos excepcionais desde que portem Autorização Especial de Trânsito (AET) emitida pelo órgão com circunscrição sobre a via. No entanto, no caso dos tratores agrícolas, o pleito apresentado é para que estes sejam dispensados dessa obrigatoriedade.

2.18. Verifica-se, no entanto, que não há na legislação e nos normativos infralegais vigentes disposições relacionadas à forma de circulação desses veículos na via pública. Tampouco verifica-se disposições claras e objetivas do que seriam os veículos facultados a transitar em via pública e suas diferenças em relação àqueles que não são facultados a transitar em vias públicas. Subentende-se que os veículos facultados a transitar em via pública são aqueles que possuem os equipamentos de segurança obrigatórios e que estejam dentro das dimensões máximas estabelecidas pelo CONTRAN.

2.19. No entanto, o pleito apresentado pelo Poder Legislativo, por meio da Indicação 1267, de 2023, requer a possibilidade de circulação em condições especiais de veículos que possuam dimensões que excedem aos limites regulamentares.

2.20. Portanto, o problema regulatório identificado é o de trazer elementos claros e objetivos à legislação de trânsito no que diz respeito aos requisitos dos tratores e maquinários agrícolas facultados a transitar em via pública, seus critérios para circulação segura, além de requisitos para permitir, em casos excepcionais, a circulação de tratores de grandes dimensões sem a necessidade de Autorização Especial de Trânsito (AET).

2.21. Além das questões regulamentares, verifica-se, ainda, o desafio de operacionalização dos requisitos para fins de fiscalização de trânsito uma vez que os tratores agrícolas estão dispensados do emplacamento, como estabelecido pelo CTB.

3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO;

3.1. No que diz respeito às partes interessadas e possivelmente impactadas pelo problema regulatório impactado, pode-se destacar, de imediato, o setor agrícola brasileiro por meio dos produtores rurais e seus trabalhadores que entendem haver a necessidade de aprimorar a regulamentação de trânsito de maneira a possibilitar e facilitar a circulação em estradas e rodovias dos tratores e maquinários agrícolas entre propriedades e áreas de cultivo.

3.2. Em outro lado, há os demais usuários das vias públicas que enfrentarão dificuldades no trânsito e riscos com relação à segurança viária caso se deparem com veículos de dimensões elevadas e que circulam a baixas velocidades em seu trajeto.

3.3. Há que se destacar, ainda, o setor industrial, especialmente aquele relacionado à fabricação e importação dos tratores, dado que estes devem cumprir com requisitos mínimos de segurança para a comercialização desses produtos no país.

3.4. Ademais, as situações expostas no problema regulatório trazem desafios e impacto direto aos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Aos órgãos executivos de trânsito, o problema afeta as questões de registro e licenciamento dos veículos. Aos órgãos rodoviários, sejam estaduais ou federal, a questão impacta no desenvolvimento de soluções de engenharia que garantam a segurança viária a todos os usuários da via, seja por meio de sinalização de trânsito, seja por meio de outras soluções mais complexas de engenharia, inclusive no que diz respeito à manutenção do pavimento. Já para os órgãos de fiscalização, como a Polícia Rodoviária Federal e suas contrapartes em âmbito estadual e municipal, a situação afeta o esforço para que se cumpra a legislação de trânsito e para se garantir o direito à segurança viária nas vias públicas.

4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

4.1. A Constituição Federal preceitua, no inciso XI do art. 22, que compete à União legislar, privativamente, sobre trânsito e transporte.

4.2. Já a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), definiu que compete ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecer as normas regulamentares referidas no CTB e estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, bem como coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), objetivando à integração de suas atividades.

4.3. O inciso I do art. 7º do CTB estabelece que o CONTRAN é o coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo. Ademais, nos termos dos incisos I, II e X do art. 12, e dos arts. 97, 99 e 103, do CTB, compete ao CONTRAN:

"I - **estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código** e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - **coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)**, objetivando a integração de suas atividades;

(...)

X - **normatizar os procedimentos sobre** a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e **registro e licenciamento de veículos**;

(...)

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

(...)

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

(...)

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

4.4. Conclui-se, portanto, que o CONTRAN é o órgão competente para deliberar sobre a circulação de tratores e maquinários agrícolas em via pública, naquilo que o CTB lhe confere.

4.5. Por sua vez, conforme disciplinado no § 5º do art. 10 do CTB, compete ao dirigente da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) atuar como Secretário-Executivo do CONTRAN.

4.6. Além de coordenar as Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, compete à SENATRAN, conforme disposto no art. 19 do CTB, entre outros:

"(...)

I - **cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN**, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da **Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito**;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança

Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

(...)

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a **engenharia**, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, **de registro e licenciamento de veículos;**

(...)

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as **normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos**, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a **concessão do código marca-modelo dos veículos** para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

(...)

XXIX - **prestar suporte técnico**, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN."(grifo nosso)

5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. O problema regulatório identificado enseja em uma avaliação mais abrangente no que diz respeito à necessidade de alteração da legislação e dos normativos infralegais de trânsito vigentes.

5.2. Assim, espera-se que ao enfrentá-lo, possa se ter uma legislação mais clara e efetiva sobre o tema, trazendo maior segurança no trânsito à sociedade brasileira. No entanto, melhorias na logística do setor agrícola também traz benefícios da mais variada sorte ao País, como redução de preços, aumento da competitividade, melhoria da produção, entre outros. Tais temas devem ser objetos de análise, porém sem abrir mão da segurança viária e da preservação de vidas no trânsito brasileiro.

5.3. Portanto, os objetivos a serem alcançados são:

- Aprimoramento da regulamentação da circulação segura de tratores e máquinas agrícolas nas vias públicas, conferindo-lhe mais clareza e eficiência;
- Aprimoramento dos requisitos de segurança desses veículos;
- Melhoria da regulamentação com foco na fiscalização de trânsito, harmonizando os procedimentos;
- Melhoria do processo de registro dos veículos tratores agrícolas.

6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

6.1. Para enfrentar esse problema regulatório, identifica-se as seguintes alternativas:

a) Alternativa 1 - Nada a fazer: as soluções para a circulação de tratores agrícolas devem ser buscadas a partir da legislação estabelecida.

b) Alternativa 2 - Alteração do Código de Trânsito Brasileiro: a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB, apresenta disposições acerca do registro e licenciamento de tratores agrícolas e o tipo de habilitação que o seu condutor deve ter. No entanto, questões de circulação não estão claras, aplicando-se disposições gerais de circulação para aplicar a esse tipo específico de veículo. Assim, essa alternativa corresponde à necessidade de disciplinar as regras para sanar o problema regulatório apontado por meio de uma discussão junto ao Congresso Nacional para a modificação da lei vigente.

c) Alternativa 3 - Revisão dos normativos infralegais do CONTRAN: a partir de disposições gerais do CTB e das competências por ele atribuídas ao Conselho Nacional de Trânsito, pode-se avaliar a possibilidade de promover alterações nas Resoluções do CONTRAN de modo a solucionar o problema regulatório em análise. Nesses termos, a

proposta é a de revisar a Resolução CONTRAN nº 587, de 23 de março de 2016, que estabelece critérios para o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes (máquinas de elevação).

d) Alternativa 4 - Combinação da alternativa 3 e 4: dado que as questões a serem revisadas estão presentes tanto na Lei quanto nos normativos infralegais, há a percepção de que tanto o CTB quanto os regulamentos do CONTRAN precisam ser revisados para conferir a segurança jurídica necessária à solução do problema regulatório identificado.

7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

7.1. A primeira alternativa, Nada a fazer, mantém o **status quo**. Nesse sentido, permite-se a circulação apenas dos tratores e demais equipamentos agrícolas facultados a transitar em vias públicas, entendendo que estes abarcam aqueles que possuem os equipamentos de segurança regulamentados e que estão dentro dos limites de pesos e dimensões estabelecidos pela Resolução CONTRAN nº 882, de 2021. O licenciamento e emplacamento dos veículos ficaria dispensado, cabendo apenas o registro junto ao Ministério da Agricultura e Pecuária. Nesse cenário, os veículos não facultados a transitar em vias públicas não possuem qualquer disposição que permita circular nas estradas e rodovias. Sob o aspecto da segurança viária, essa alternativa proíbe a circulação de veículos de dimensões excedentes, exceto aqueles que possuem Autorização Especial de Trânsito (AET) emitido pelo órgão com circunscrição sobre a via. Tal proibição, no entanto, não inibe totalmente a circulação desses veículos em vias públicas, dado que se verifica na prática a desobediência legal, com o trânsito desses tratores, inclusive com sinistros de trânsito sendo relatados. Sob o aspecto econômico, os problemas relatados por alguns atores do setor também não se modificaria. Assim, em teoria, os veículos maiores deveriam se deslocar embarcados em outros veículos prancha, havendo o custo de deslocamento e, por conseguinte, de produção dos produtos agrícolas.

7.2. Já para a Alternativa 2, a alteração do CTB propiciaria a segurança jurídica necessária para que os veículos não facultados pudessem também circular em vias públicas. O texto legal poderia trazer disposições específicas para esse caso, o que traria mais robustez à essa medida. No entanto, mudança de legislação é sempre uma alternativa mais morosa, dado que enseja no envio de um Projeto de Lei a ser discutido pelo Congresso Nacional, o que pode levar anos de discussão. Além disso, há um misto de discussões técnicas com discussões políticas na elaboração da Lei.

7.3. A alternativa 3 possibilita a revisão em âmbito infralegal das disposições que regulamentam o CTB e dispõem sobre a circulação de tratores agrícolas no País. Nesse sentido, há que se rever as disposições da Resolução CONTRAN nº 587, de 2016, e suas sucedâneas, haja vista ser esse o regulamento específico do CONTRAN relacionado a veículos tratores agrícolas. Nesse caso, o debate se restringe aos fóruns de discussão do processo regulatório estabelecido pelo CONTRAN, com a promoção de discussões técnicas no âmbito da SENATRAN e do CONTRAN, pareceres especializados pelas Câmaras Temáticas do CONTRAN, processo de participação social com tomada de subsídios e consulta pública abertos a toda sociedade, análise jurídica e apreciação do tema pelo colegiado do CONTRAN. O processo não é tão célere, mas, em princípio, é mais rápido do que alteração da legislação. Contudo, essa alternativa não permite rever disposições que estão presentes no CTB, mas possibilita estabelecer e melhorar requisitos de segurança para a circulação de tratores que estão sob a competência do CONTRAN.

7.4. Por último, a alternativa 4 é uma combinação da alternativa 2, de alteração do CTB, com a alternativa 3, de alteração dos regulamentos do CONTRAN. Essa alternativa apresenta os impactos somados dessas duas alternativas, já que o processo não é diferente para a promoção das alterações legais e infralegais necessária. Por outro lado, essa é uma alternativa que produz soluções normativas mais eficientes, com maior segurança jurídica, dado que a resolução do problema regulatório estará abrangido tanto pela Lei quanto pela norma infralegal.

7.5. Para as alternativas 2, 3 e 4, o que se busca são soluções que permitam a circulação de veículos tratores e equipamentos agrícolas de maiores dimensões. Nesse sentido, sob o aspecto da segurança viária, há o risco do aumento de veículos maiores e mais pesados nas estradas e rodovias do país, com potencial de aumento de sinistros de trânsito e de redução da fluidez das vias, dado que os tratores transitam em velocidade bem abaixo da dos demais veículos. Muitos, inclusive, não conseguem atingir a velocidade mínima das vias, sendo essa a metade da velocidade máxima regulamentada, conforme estabelece o CTB. É importante destacar, também, o impacto desses veículos sobre o pavimento, dado que,

a depender do seu peso, pode contribuir para o desgaste prematuro da infraestrutura viária. Sob o aspecto econômico, em tese, há redução de custos de transporte, dado que os tratores poderão circular sem a necessidade de estarem embarcados em outros veículos. Portanto, gastos com veículos prancha, combustível, insumos e o serviço de transporte por equipes qualificadas para esse fim seriam minimizados. O acesso às áreas de trabalho e de cultivo se torna mais eficiente, com os veículos se deslocando entre essas áreas. Já do ponto de vista ambiental, o aumento da circulação de tratores tende a aumentar também o volume de emissão de poluentes como o monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, hidrocarbonetos, materiais particulados, entre outros, além do aumento da poluição sonora.

8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

8.1. A fim de se buscar resolver o problema regulatório em questão, torna-se necessário realizar modificações na legislação de trânsito vigente. Nesse sentido, a adoção da alternativa 2 permite uma maior segurança jurídica às medidas a serem adotadas, pois configurar-se-á em lei as disposições específicas necessárias para a circulação de tratores agrícolas de grandes dimensões. Hierarquicamente, a Lei encontra-se acima das Resoluções do CONTRAN e, portanto, seu efeito é superior. Entretanto, essa alternativa envia esforços não apenas técnicos mas também políticos, de debate do tema com o Parlamento de modo a se editar um Projeto de Lei que altera o CTB para dispor de novas soluções para a circulação de tratores agrícolas. A sociedade passa a ser consultada, não de forma direta, mas por meio dos seus representantes congressistas. Mesmo assim, entende-se que há aspectos que seriam oportunos estarem disciplinados em regulamentação posterior da Lei pelo CONTRAN, pelo que haveria a necessidade de direcionar no CTB as competências regulatórias específicas ao Conselho.

8.2. Por outro lado, centrar esforços na revisão dos regulamentos infralegais permite um debate técnico mais amplo, com a participação de um maior número de especialistas no tema, envolvendo também o setor econômico administrado e podendo colher contribuições da sociedade de maneira direta, de cada cidadão.

8.3. Nesse sentido, entende-se que a melhor alternativa para enfrentar o problema regulatório posto é aquela prevista na alternativa 4, que considera uma combinação de modificações da Lei 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, com revisões dos normativos infralegais do CONTRAN que possibilitem a regulamentação da Lei. Dessa forma, haverá a aplicação efetiva da legislação de trânsito, conferindo maior segurança jurídica e melhor construção técnica dos dispositivos normativos que propiciarão a circulação em condições seguras de veículos tratores agrícolas de grandes dimensões ou que não possuam os equipamentos de segurança necessários.

9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

9.1. Pela pesquisa na internet, verificou-se que nos Estados Unidos cada estado possui uma regulamentação específica sobre o trânsito de tratores em vias públicas^[1]. No entanto, alguns aspectos são comuns a todos eles, conforme informações. Primeiro, o trânsito desses veículos é considerado trânsito de veículos lentos e estes só podem atingir a velocidade máxima de 25 milhas/hora, ou seja, 40 km/h. Além disso, os veículos devem possuir dispositivos de iluminação e sinalização dianteira e traseira. O tipo de dispositivo e sua quantidade varia de estado para estado. Outro ponto importante é que alguns estados exigem que o veículo porte um tipo específico de placa destinada a identificar veículos lentos, o **Slow Moving Vehicle Emblem**, em inglês, formado por um triângulo na cor laranja fluorescente e uma borda na cor vermelho escuro, conforme modelo apresentado na Figura 5 e exemplos de aplicação apresentados na Figura 6.



Figura 5: Placa para identificação de veículos lentos (**Slow Moving Vehicle Emblem**) (Fonte: Google)



Figura 6: Exemplos de aplicação da placa para identificação de veículos lentos (**Slow Moving Vehicle Emblem**) nos EUA. (Fonte: Google)

9.2. Segundo o Departamento de Transportes do Reino Unido^[2], naquele país os tratores somente podem trafegar em vias públicas a uma velocidade máxima de 40 km/h. Permite-se a circulação de tratores em velocidades maiores, de até 65 km/h, desde que estes estejam equipados com suspensão em todas as rodas, ter eficiência de frenagem de 50%, velocímetro e buzina. Para veículos mais largos, essas velocidades são mais restritas: para veículos com largura entre 2,55 m e 3,5 m, a velocidade máxima de circulação é de 32 km/h, enquanto para veículos entre 3,5 m e 4,33 m de largura, essa velocidade é de 19 km/h. Os veículos com largura maior do que 3,0 m devem notificar à polícia sobre o seu itinerário e os veículos com largura superior a 3,5 m devem circular acompanhados de batedores. Além disso, tratores que possuam a capacidade técnica estabelecida pelo fabricante para ultrapassar a velocidade de 40 km/h ou que sejam utilizados para transportar carga a uma distância maior do que 15 milhas (24 km) da sua base de operação devem passar por inspeção técnica de segurança periódica. Além disso, os veículos que circulem abaixo de 40 km/h devem possuir faróis de advertência na cor âmbar. Outras disposições consiste no condutor estar devidamente habilitado, o veículo deve ser licenciado anualmente e possuir um peso bruto máximo de 31 toneladas.

9.3. Os demais países europeus seguem regras similares a aplicadas no Reino Unido.

9.4. Importante destacar também que, no âmbito de aplicação da União Europeia, existe publicado o Regulamento UE nº 167/2013^[3] referente ao processo de homologação dos tratores agrícolas.

10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE

10.1. Por se tratar de análise inicial da matéria, não foi iniciado processo formal de participação social para o tema em questão. Estas devem ser realizadas posteriormente, a partir do efetivo início de construção de uma minuta de regulamentação sobre o assunto.

10.2. Foram realizadas algumas reuniões envolvendo os parlamentares signatários da Indicação 1267, de 2023, que apresentaram suas considerações sobre o problema apontado e uma minuta de Resolução com sugestões a serem apreciadas pela SENATRAN e pelo CONTRAN.

10.3. Posteriormente, em 13/12/2023 foi realizada reunião com representantes desses Parlamentares, para detalhamento das propostas apresentadas na minuta de Resolução. Nessa reunião também participaram representantes da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA), que expuseram a importância do tema pelo setor, porém informaram que, em rápida consulta aos seus associados, o problema da circulação dos tratores agrícolas em rodovias estaria focado mais na região sul do Brasil, caracterizado pela existência de diversas propriedades de pequeno porte que atuam em regime cooperativo e, portanto, há o maior deslocamento de maquinário entre diversos pontos de trabalho. Na região Centro-Oeste o contexto é diferente dado que se caracteriza por propriedades de grandes extensões, não havendo necessidade de deslocamento dos veículos entre elas.

10.4. Ademais, a reunião contou com representante da Polícia Rodoviária Federal (PRF) que apresentou alguns dados sobre sinistros de trânsito envolvendo tratores e máquinas agrícolas em rodovias federais. Nesse sentido, informou que no período de 2017 a 2023, houve 517 sinistros envolvendo tratores e máquinas agrícolas nas rodovias federais brasileiras, que resultaram em 558 feridos e 77 vítimas fatais. Avaliando os dados apenas para o período 2022-2023, ocorreram 55 sinistros do tipo, com 180 feridos e 30 mortes, ou seja, o último ano dos dados da série histórica representou 32% do total de feridos e quase 40% do total de vítimas fatais.

10.5. A PRF também esclareceu como é feita a fiscalização dos tratores irregulares, informando que consultam se os veículos estão registrados no Registro Nacional de Tratores e Máquinas Agrícolas (RENAGRO) do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) e promove a autuação por meio de talonário específico. Outrossim, retiram o veículo da via pública ou o escoltam até um local seguro para que este não transite irregularmente na via.

10.6. Já em 02/01/2024 foi realizada reunião com o Coordenador-Geral de Agricultura Digital e Conectividade Rural do MAPA com o objetivo de compreender melhor o RENAGRO. O representante do MAPA esclareceu, conforme relatado na Nota Informativa nº 1/2024/CGSV-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN (SEI 7920681), que, apesar da determinação de criação do RENAGRO estar

vigente desde 2015, somente com a publicação do Decreto nº 11.014, de 29 de março de 2022, que aprova o Regulamento do RENAGRO, o MAPA providenciou a criação do aplicativo IdAgro, com a finalidade de disponibilizar procedimentos para o registro de propriedade de tratores e demais maquinários agrícolas, interligando fabricantes, revendedoras, proprietários, sistema CNA/SENAR, e o próprio Ministério. Portanto, somente em 2023 que os tratores e máquinas agrícolas foram devidamente registrados, resultando em aproximadamente 2000 veículos registrados. Cabe destacar que esse registro é obrigatório exclusivamente aos veículos facultados a transitar em vias públicas, sendo optativo o registro para os tratores e demais maquinários agrícolas não facultados a transitar em vias públicas, conforme dispõe o Decreto nº 11.014, de 2022. Também foi ressaltado que o registro no RENAGRO é facultativo para os veículos produzidos antes de 2016.

10.7. Importante frisar que foram enviados ofícios à PRF e ao MAPA (SEI 7905061 e 7924868) para obtenção de maiores dados, os quais aguarda-se resposta.

10.8. Outrossim, é importante destacar que o tema foi objeto de discussão em 2022 pela Câmara Temática de Assuntos Veiculares, Ambientais e de Transporte Rodoviário (CTVAT) do CONTRAN que por meio da NOTA TÉCNICA Nº 019/2022-2024/CTVAT/CONTRAN (SEI 6299168) se manifestou contrária à circulação de tratores agrícolas em vias públicas, chamando atenção ao fato de que o art. 101 do CTB não prevê a emissão de AET para esse tipo de veículo.

11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO

11.1. A revisão dos atos normativos infralegais, e até mesmo da Lei que institui o CTB, tem o condão de esclarecer quais os veículos tratores que podem, de fato, circular em vias públicas, especialmente em estradas e rodovias. Para aqueles veículos que não podem circular irrestritamente, pode-se criar condições muito específicas para que estes possam circular desde que atendidas regras severas de segurança.

11.2. No entanto, essa alteração normativa apresenta alguns riscos.

11.3. O primeiro dele é o impacto negativo à segurança viária, com veículos de grandes dimensões passando a circular regularmente nas rodovias. Mesmo que atendidos os requisitos mais rigorosos, esses são veículos que se movimentam em condições mais lentas e a diferença de velocidades entre veículos em uma mesma corrente de fluxo é sempre um risco à segurança viária. Por outro lado, há o benefício de reduzir a circulação atual desses equipamentos, feita de modo irregular e precário.

11.4. Outro risco, sob o ponto de vista do órgão consultivo e normativo, é o aumento de demandas regulatórias similares para outros tipos de veículos e de outros setores econômicos. Ao flexibilizar as restrições ou criar regras específicas que possibilitem a circulação desses veículos, outros setores poderão se sentir no direito de solicitar isonomia como, por exemplo, o setor da construção civil entre outros.

11.5. Um aspecto nefrágico sobre o tema diz respeito à efetividade da fiscalização de trânsito. Uma vez que os tratores agrícolas são dispensados, por lei, do uso de placas de identificação, qualquer que seja a regra criada para permitir a sua circulação ordinária nas estradas e rodovias poderá ser impactada pela falta de condições de autuação e de aplicação de penalidades simplesmente porque não foi possível identificar inequivocamente o veículo utilizado na infração e o seu proprietário. Além disso, é importante destacar a necessidade de integração entre a base do RENAGRO do MAPA, onde esses veículos estão sendo registrados, com o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), sob a gestão da SENATRAN, de modo a tornar efetiva a fiscalização e aplicação de penalidades, quando necessária, no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito e em atendimento as disposições do art. 4º do Decreto 11.014, de 2022.

12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA

12.1. Para implementar a estratégia definida, quer seja a alternativa 4, que combina alterações do Código de Trânsito Brasileiro com revisões de normativos do CONTRAN, inicialmente deve-se colher informações junto aos principais atores interessados no tema, a fim de identificar os principais pontos de melhoria da legislação e possibilitar sua aplicação efetiva.

12.2. Em seguida, deve-se avaliar se tais pontos devem estar incorporados no texto da Lei, de modo a conferir maior robustez e segurança jurídica e aqueles pontos que devem estar dispostos em

normativos infralegais.

12.3. No âmbito da regulamentação infralegal, deve-se providenciar uma minuta de Resolução que contenha as disposições que possibilitem a circulação segura de veículos tratores nas vias públicas, apresentando os requisitos técnicos e administrativos para tal, bem como orientações a serem utilizadas pelas equipes de fiscalização e os prazos de vigência da norma. Invariavelmente, deve-se promover a revisão da Resolução CONTRAN nº 587, de 2016, incorporando nela especificações relacionadas à circulação de tratores agrícolas. Essa minuta deve ser encaminhada para discussões nas Câmaras Temáticas de assessoramento técnico do CONTRAN, em especial, para a Câmara Temática de Assuntos Veiculares, Ambientais e Transporte Rodoviário (CTVAT) e para a Câmara Temática de Esforço Legal (CTEL). Em seguida, após considerações e possíveis alterações propostas pelas Câmaras técnicas, a minuta de Resolução deve ser colocada em consulta pública para apreciação da sociedade em geral. Colhidas as manifestações sociais, mister se faz ajustar a minuta de regulamentação e encaminhá-la para apreciação jurídica pela CONJUR/MT antes de promover sua avaliação pelo CONTRAN.

12.4. Identificados alguns pontos específicos que precisem alteração legal, deve-se propor à Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes o envio de Projeto de Lei ao Congresso Nacional para debate legislativo.

12.5. Deste modo, identifica-se como necessária que a regulamentação legal e/ou infralegal disponham com clareza os conceitos de tratores destinados a transitar em vias públicas, diferenciando daqueles que não são facultados a transitar em vias públicas. Em primeira análise, o CTB pode ser alterado para remeter essa definição aos normativos infralegais, cabendo ao CONTRAN revisar suas Resoluções para explicitar melhor esse conceito.

12.6. Ainda no âmbito infralegal, propõe-se a revisão regulatória para que se estabeleça as condições de circulação desse tipo de veículo, apresentando requisitos específicos para seu uso em vias públicas, bem como trazendo as disposições afetas à circulação de veículos de grandes dimensões. O uso de Autorização Especial de Trânsito (AET) para esse caso não pode ser descartada, de modo a cumprir com as disposições do CTB, a não ser que este venha a ser alterado nesse aspecto também.

12.7. Outro ponto importante está no universo de veículos que devem estar registrados no RENAGRO. Para uma melhor identificação e controle, é importante que todo trator agrícola cujo proprietário tenha intenção de colocar em circulação em vias públicas deve estar devidamente cadastrado nesse Registro. Assim, há que se fazer ajustes normativos para que se contemple essa possibilidade, orientando o devido registro junto ao MAPA.

12.8. Outro aspecto de suma importância é o de criar condições para que a fiscalização de trânsito possa atuar, sem o qual qualquer disposição normativa ou legal se torna inócua. Nesse sentido, há que se deixar clara a maneira de identificação desses veículos e prever os enquadramentos legais caso alguma infração seja cometida.

12.9. Ademais, deve-se avaliar os prazos para vigência da norma, considerando eventuais impactos no setor regulado, em especial na indústria automotiva, caso novos requisitos venham a ser estabelecidos, conferindo tempo suficiente para tornar os efeitos da norma exequíveis. O prazo também deve ser estabelecido avaliando junto ao MAPA eventuais ajustes que se façam necessários no RENAGRO.

12.10. Há que se prever, ainda, o monitoramento da eficácia da norma produzida, recomendando que ao final de 24 meses seja verificada a necessidade de atualização do estoque regulatório, atendendo às disposições do art. 14 do Decreto 10.411, de 2020.

13. CONCLUSÃO

13.1. Do exposto, a Coordenação-Geral de Segurança Viária (CGSV) do Departamento de Segurança no Trânsito (DSEG) da Secretaria Nacional de Trânsito apresenta esta Análise de Impacto Regulatório com o objetivo de avaliar as condições que envolvem a resolução do problema de circulação de tratores e equipamentos agrícolas, especialmente os de grandes dimensões, em estradas e rodovias do país, em atenção à Indicação Parlamentar nº 1267, de 2023.

13.2. Dessa forma, entende-se que o problema regulatório deve ser enfrentado por meio da promoção da revisão e alteração dos normativos infralegais editados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) atinentes à identificação, registro e circulação de veículos tratores, especificamente a

Resolução CONTRAN nº 587, de 23 de março de 2016, e suas sucedâneas. Eventual atualização do Código de Trânsito Brasileiro também pode ser necessária, para conferir maior segurança jurídica à questão.

13.3. Portanto, opta-se, inicialmente, pela elaboração de minuta de Resolução a ser editada pelo CONTRAN que revisa a Resolução CONTRAN nº 587, de 2016, haja vista ser esse o regulamento específico do CONTRAN relacionado a veículos tratores agrícolas. O objetivo dessa alteração é promover a disposição de conceitos mais claros relacionados aos tratores facultados a transitar em vias públicas, diferenciando-os daqueles que não podem circular nessas vias. Além disso, deve-se estabelecer os critérios gerais de circulação dos tratores e estabelecer requisitos para possibilitar a circulação de veículos de maiores dimensões, primando pela segurança viária. Discussões junto ao MAPA para aprimoramento do RENAGRO podem ser necessárias nessa etapa para que seus resultados que ensejem em alteração normativa sejam incorporados na nova regulamentação proposta. Por fim, mas não menos importante, deve-se estabelecer as orientações a fiscalização de trânsito para que a norma possa ser implantada de maneira eficiente e não seja inócua.

13.4. Se durante as discussões para construção da minuta de Resolução forem identificados aspectos legais que inibam a resolução do problema regulatório aqui apontado, propõe-se concentrar esforços na elaboração de Projeto de Lei a ser discutido pelo Congresso Nacional a fim de promover as melhorias necessárias no texto legal. Contudo, esta deve ser uma solução a ser empregada em último recurso, apenas no caso de não haver outros meios de solução apenas por modificação dos normativos infralegais.

13.5. Sendo isto o que se apresenta, conclui-se essa Análise de Impacto Regulatório a qual submetemos à consideração superior, com as recomendações apresentadas.

DANIEL MARIZ TAVARES

Coordenador-Geral de Segurança Viária

MARIA ALICE NASCIMENTO SOUZA

Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito

[1] . Disponível em: <<https://nasdonline.org/2065/section3/d001906/agricultural-equipment-on-public-roads.html>>. Acesso em: 6 de fev de 2024.

[2] . Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/tractors-regulations-on-use/tractors-and-regulatory-requirements-a-brief-guide-september-2017>>. Acesso em: 6 de fev de 2024.

[3] . Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:060:0001:0051:PT:PDF>>. Acesso em: 6 de fev de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária**, em 09/02/2024, às 08:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Maria Alice Nascimento Souza, Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito**, em 20/02/2024, às 14:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7953115** e o código CRC **7DEED06D**.



Referência: Processo nº 50000.027261/2023-40



SEI nº 7953115

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo,Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br