



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Processo nº: 057.00549693/2024-46

Interessado: Comando do Policiamento de Trânsito da Polícia Militar do Estado de São Paulo

Assunto: Assunto: Aplicabilidade da Legislação – Registro e Circulação de Equipamentos Plataformas Autopropelidos

Exmo. Presidente,

Conforme solicitado, encaminho o presente parecer para análise e deliberação do plenário do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo.

Atenciosamente,

São Paulo, em 25 de fevereiro de 2025.

MARCO FABRICIO VIEIRA

Conselheiro relator



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Processo nº: 057.00549693/2024-46

Interessado: Comando do Policiamento de Trânsito da Polícia Militar do Estado de São Paulo

Assunto: Assunto: Aplicabilidade da Legislação – Registro e Circulação de Equipamentos Plataformas Autopropelidos

1. RELATÓRIO

Trata-se de consulta formulada pelo Comando de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar do Estado de São Paulo ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN/SP) acerca da utilização de equipamentos plataformas autopropelidos, popularmente denominados “carrinhos plataforma”, para movimentação de cargas e mercadorias em vias públicas na área central e comercial de São Paulo, conforme Ofício nº CPTran - 243/160/2024.

Conforme informado, esses veículos estão sendo utilizados por comerciantes locais sem registro no RENAVAL, desrespeitando, em tese, regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Por meio do Despacho nº 2/2025-CETTRAN/PR, o Presidente do CETTRAN/SP, Frederico Pierotti Arantes requisitou parecer com objetivo analisar a situação à luz dos dispositivos legais e normativos.

É o breve relatório.

2. ANÁLISE

Um equipamento ou aparelho autopropelido é um dispositivo que possui seu próprio sistema de propulsão, permitindo que se desloque de forma independente, sem a necessidade de ser rebocado ou empurrado por outro veículo. Esses equipamentos



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

são amplamente utilizados em diversos setores, como agricultura, construção civil, portuário, aeroportuário e mobilidade urbana.

No **contexto agrícola**, máquinas autopropelidas incluem colheitadeiras, pulverizadores e tratores que se movem por conta própria, facilitando tarefas como plantio, pulverização e colheita. Essas máquinas são projetadas para cobrir grandes áreas de cultivo de forma eficiente, reduzindo o tempo e o esforço necessários nas operações agrícolas.

Esses equipamentos autopropelidos são também amplamente utilizados nos setores portuário e aeroportuário para otimizar a movimentação de cargas e garantir a eficiência das operações.

No **setor portuário**, esses equipamentos desempenham um papel crucial na logística e no manuseio de mercadorias. Alguns exemplos incluem:

- **Guindastes Portuários Móveis:** Equipamentos versáteis montados sobre pneus, capazes de se deslocar pelo porto para carregar e descarregar navios de diferentes tamanhos;
- **Empilhadeiras de Grande Porte:** Projetadas para movimentar contêineres e cargas pesadas dentro do terminal, facilitando o armazenamento e o transporte eficiente das mercadorias;
- **Tratores de Terminal:** Veículos utilizados para rebocar reboques carregados de contêineres ou outras cargas, agilizando o deslocamento interno no porto.

No **setor aeroportuário**, a eficiência e a segurança são primordiais, e os equipamentos autopropelidos contribuem significativamente para essas metas. Exemplos incluem:

- **Veículos de Serviço em Pista:** Utilizados para diversas funções, como reboque de aeronaves, abastecimento de combustível e transporte de bagagens. Esses veículos são essenciais para as operações diárias no pátio do aeroporto.



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

- **Equipamentos de Inspeção e Segurança:** Aparelhos móveis equipados com tecnologia avançada para detecção de narcóticos, explosivos e inspeção de passageiros, garantindo a segurança nas áreas de embarque e desembarque.

Em **ambientes urbanos**, aparelhos autopropelidos utilizados no comércio para movimentação de mercadorias são equipamentos motorizados projetados para facilitar o transporte interno de cargas em estabelecimentos comerciais, depósitos e armazéns., como plataformas e equipamentos autopropelidos congêneres. Tais equipamentos não se confundem com os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, que se tornaram populares nos deslocamentos de pessoas. A utilização desses equipamentos em via pública está regulamentada na Resolução CONTRAN nº 996/2023.

2.1. Dispositivo Legal – Artigo 96 do CTB

O artigo 96 do CTB trata da classificação dos veículos automotores, determinando a tipificação segundo espécie, tipo e finalidade. Tradicionalmente, essa sistemática abrange veículos como automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus, dentre outros, mas não contempla expressamente equipamentos de utilização específica, como os aparelhos plataformas autopropelidos ou congêneres empregados para movimentação de mercadorias em depósitos e armazéns.

Assim, não há previsão legal que os inclua na sistemática de classificação do artigo 96 do CTB.

2.2. Dispositivo Normativo – Resolução CONTRAN nº 1017/2024

A Resolução CONTRAN nº 1017/2024, estabelece os critérios para o registro e a circulação em vias públicas de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO
trabalhos agrícolas, de construção e de pavimentação, bem como de seus reboques
e implementos:

“Art. 1º Esta Resolução estabelece os critérios para o registro e a circulação em vias públicas de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas, de construção e de pavimentação, bem como de seus reboques e implementos.

Art. 2º Considera-se trator o veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção ou de pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos, conforme definição disposta no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

§ 1º Não se considera na definição de trator:

I- o veículo do tipo caminhão-trator; e

II - o aparelho automotor destinado a executar trabalhos de construção civil ou pavimentação em que o equipamento veicular utilizado em construção ou pavimentação é instalado em um caminhão ou caminhão-trator.

§ 2º Equipara-se aos tratores, para fins desta Resolução os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas, de construção ou de pavimentação, de que tratam os §§ 4º e 4º-A do art. 115 do CTB.

§ 3º Aplica-se às empilhadeiras as mesmas disposições dos tratores de construção civil e pavimentação, quanto ao registro e habilitação dos condutores.

Art. 3º Os tratores e aparelhos automotores, conforme finalidade principal para a qual são projetados, classificam-se nas seguintes categorias principais:



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

I - tratores agrícolas: veículos automotores especialmente projetados e construídos para tracionar implementos ou reboques e/ou realizar trabalhos relacionados à agricultura, incluindo, mas não limitando-se a cultivo, plantio, pulverização, colheita e atividades de manejo de solo e culturas;

II - tratores de construção civil ou de pavimentação: veículos automotores projetados e construídos para tracionar implementos ou reboques e/ou auxiliar as atividades de construção civil, incluindo a construção e manutenção de infraestruturas como prédios, estradas, pontes e outros projetos de engenharia, bem como em atividades de pavimentação, abrangendo uma ampla gama de equipamentos, incluindo, mas não se limitando à retroescavadeiras, pás carregadeiras, pavimentadoras, entre outras;

III - demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza: veículos automotores que tenham essa finalidade e não se enquadrem nos conceitos dos incisos I ou II;

IV - implemento: equipamento que se locomove apenas quando acoplado, empurrado ou arrastado por trator ou aparelho automotor para execução de trabalho agrícola, de construção ou de pavimentação, podendo ou não ser facultado a transitar em via pública, considerando suas dimensões e os equipamentos obrigatórios.

Parágrafo único. Para fins desta Resolução considera-se reboque o veículo destinado a ser engatado atrás de um trator ou aparelho automotor construído para trabalhos agrícolas ou de construção ou pavimentação.”



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

O **artigo 1º** dessa resolução estabelece os critérios para o registro e a circulação em vias públicas de:

- **Tratores e demais aparelhos automotores** destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza;
- Aqueles destinados a executar trabalhos agrícolas, de construção e de pavimentação;
- Inclui também **reboques e implementos** utilizados em conjunto com esses aparelhos automotores.

O **artigo 2º** dessa resolução considera trator o veículo automotor construído para:

- **Realizar trabalho agrícola, de construção ou de pavimentação;**
- **Tracionar outros veículos e equipamentos**, conforme definição disposta no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- **Puxar ou arrastar maquinaria *qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas, de construção ou de pavimentação, de que tratam os §§ 4º e 4º-A do art. 115 do CTB.***

Por sua vez, o **artigo 3º** da resolução em comento classifica os tratores e aparelhos automotores, conforme a **finalidade principal** para a qual são projetados, nas seguintes categorias:

- **I - Tratores agrícolas**
- **II - Tratores de construção civil ou de pavimentação**
- **III - Demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza**
- **IV - Implementos**

De forma específica:

- O **artigo 1º** define o âmbito de aplicação da resolução, voltado a tratores e aparelhos destinados a tracionar maquinaria ou a executar trabalhos em áreas específicas (agrícola, construção, pavimentação);



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

- O **artigo 2º** delimita a definição de trator e dos aparelhos automotores que se enquadram na mesma finalidade; aplica às empilhadeiras as mesmas disposições que tratam do registro e licenciamento de tratores;
- O **artigo 3º** classifica esses veículos em categorias específicas, conforme a finalidade para a qual foram projetados.

Os aparelhos/equipamentos plataforma e similares, comumente utilizados para movimentar mercadoria em áreas urbanas, não se enquadram em nenhuma das categorias acima descritas, pois:

- **Não possuem finalidade de tracionar ou arrastar maquinaria** destinada a trabalhos agrícolas, de construção ou de pavimentação;
- **Não se enquadram como tratores ou aparelhos automotores** destinados a puxar ou arrastar equipamentos, conforme os critérios estabelecidos na referida resolução;
- **Não são implementos** acoplados, empurrados ou arrastados por trator ou aparelho automotor para execução de trabalho agrícola, de construção ou de pavimentação;
- **Não são empilhadeiras**, para fins de registro e licenciamento.

2.3. Princípios da Legalidade Estrita e da Reserva Legal

A aplicação de normas por analogia em matéria de trânsito, especialmente no que se refere a registro e classificação de veículos, deve observar os princípios da legalidade estrita e da reserva legal.

- **Legalidade Estrita:** Implica que somente a lei pode criar obrigações e definir hipóteses de conduta, sendo vedada a extensão de normas regulamentares a situações que não estão expressamente previstas;
- **Reserva Legal:** Exige que alterações ou ampliações no regime jurídico de determinada matéria somente possam ser feitas por meio de lei, não sendo admissível a interpretação extensiva ou aplicação analógica de normas que, expressamente, não abrangem o caso concreto.



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

O princípio da reserva legal é mais comumente associado ao Direito Penal, conforme previsto no artigo 5º, inciso XXXIX, da Constituição Federal: "não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal." Esse princípio garante que apenas a lei pode definir condutas puníveis e estabelecer sanções, impedindo a criação de normas penais por analogia ou por ato infralegal.

No entanto, sua aplicação não se limita ao Direito Penal. No campo do Direito Administrativo, e especialmente no Direito de Trânsito, a reserva legal se faz necessária para garantir segurança jurídica e evitar que restrições à circulação de veículos sejam impostas sem fundamento normativo expresso. O CTB e as Resoluções do CONTRAN estabelecem regras específicas sobre registro, licenciamento e circulação de veículos, sendo vedada a criação de exigências ou proibições sem previsão legal expressa.

No caso específico dos equipamentos plataformas autopropelidos, a menção ao princípio da reserva legal no parecer se justifica porque:

- Evita interpretações extensivas sem respaldo normativo – Como esses equipamentos não estão incluídos na classificação do artigo 96 do CTB e não são abrangidos pela Resolução CONTRAN nº 1017/2024, não é possível aplicar-lhes obrigações ou restrições destinadas a veículos automotores tradicionalmente regulamentados;
- Garante a legalidade dos atos administrativos – Caso o poder público deseje regular ou restringir a circulação desses equipamentos em vias públicas, essa medida deve ser fundamentada em legislação específica, sob pena de violação ao princípio da legalidade estrita;
- Protege direitos e delimita a atuação da fiscalização – Sem uma previsão expressa em normas de trânsito, qualquer atuação coercitiva sobre esses equipamentos deve respeitar a competência dos municípios para legislar sobre ordenamento urbano e posturas municipais, conforme o artigo 30, inciso I, da Constituição Federal.



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Portanto, a utilização do princípio da reserva legal no parecer não implica uma transposição indevida de conceito penal para o Direito de Trânsito, mas sim um reforço da necessidade de segurança jurídica na aplicação das normas, evitando analogias indevidas e garantindo que eventuais regulamentações sejam adotadas dentro dos limites legais.

Dessa forma, não é possível aplicar, por analogia, as disposições do artigo 96 do CTB ou os dispositivos da Resolução CONTRAN nº 1.017/2024 aos aparelhos plataforma, uma vez que estes instrumentos legais e normativos foram elaborados para regular veículos com finalidades bem delimitadas (como tratores e aparelhos de tração para trabalhos específicos) e não abrangem os equipamentos autopropelidos destinados à movimentação de mercadorias em áreas urbanas.

3. CONCLUSÃO

Em face do exposto, conclui-se que:

1. **Não enquadramento na sistemática do artigo 96 do CTB:** Os equipamentos/aparelhos plataformas autopropelidos utilizados para movimentação de cargas e mercadorias em vias públicas não se enquadram na classificação prevista no artigo 96 do CTB, que abrange veículos automotores tradicionais;
2. **Inadequação da Resolução CONTRAN nº 1.017/2024:** Os equipamentos/aparelhos plataformas autopropelidos, não se equiparam a tratores ou a aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria, conforme os artigos 1º, 2º e 3º da Resolução CONTRAN nº 1017/2024, e não se sujeitam às exigências de registro e licenciamento previstas no artigo 115, §§ 4º e 4º-A, do CTB;
3. O §3º do artigo 2º da Resolução CONTRAN nº 1017/2024 prevê que se aplicam às empilhadeiras as mesmas disposições dos tratores de construção civil e pavimentação, no que tange ao registro e habilitação dos condutores. Portanto, quando utilizadas em via pública, **as empilhadeiras estão sujeitas à fiscalização por parte dos órgãos competentes, podendo ser aplicadas penalidades e medidas administrativas previstas no CTB, ainda que para movimentação de**



**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO
mercadorias;**

- 4. Impossibilidade de aplicação por analogia:** Em virtude dos princípios da legalidade estrita e da reserva legal, não é admissível a aplicação, por analogia, da referida legislação para tratar os equipamentos plataformas autopropelidos,



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

pois isso implicaria extrapolar os limites expressamente definidos pela lei e pela norma regulamentar;

5. **Recomenda-se que a regulamentação da utilização desses equipamentos no comércio paulistano seja realizada no âmbito das posturas municipais**, uma vez que tais equipamentos são empregados em atividades comerciais passíveis de licenciamento municipal. Tal regulamentação poderá prever a proibição da utilização desses equipamentos ou estabelecer critérios para seu uso, tais como: autorização específica para circulação em determinadas áreas; fixação de horários para sua operação em vias públicas, de modo a minimizar impactos no tráfego e na mobilidade urbana;
6. **Adoção de medidas imediatas para preservar a ordem e a segurança do trânsito**, caso os agentes da autoridade de trânsito se deparem com a circulação de equipamentos plataforma autopropelidos em via pública, especialmente quando sua condução representar risco à segurança viária. Considerando a ausência de regulamentação específica no CTB para esses equipamentos, recomenda-se que os órgãos municipais responsáveis pela gestão do trânsito avaliem a necessidade de intervenção, podendo determinar sua retirada do leito viário quando sua presença comprometer a fluidez e a segurança da circulação. Além disso, em situações de risco iminente, cabe aos agentes adotar providências para mitigar o perigo, garantindo o cumprimento das normas gerais de trânsito e protegendo os demais usuários da via. Nesses casos, a atuação deve estar alinhada com o disposto no **§1º do artigo 269 do CTB**, que prevê a possibilidade de aplicação de penalidades e medidas administrativas e coercitivas sempre que houver ameaça à segurança viária, resguardando a integridade do trânsito e de seus usuários;
7. **Recomenda-se, adicionalmente, a expedição de ofício ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)**, para que, por meio de suas Câmaras Temáticas, avalie tecnicamente a pertinência de tratar o assunto no âmbito da legislação de trânsito.



CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

É o parecer que submeto ao Plenário, s.m.j.

São Paulo, 25 de fevereiro de 2025.

MARCO FABRÍCIO VIEIRA
Conselheiro Relator