



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.449-B, DE 2012

(Do Sr. Mauro Lopes)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o processo de formação de condutores; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com Emenda (relator: DEP. EDINHO ARAÚJO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela inconstitucionalidade deste, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. CHICO ALENCAR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Votos em separado (3)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a obrigatoriedade de aulas em simulador de direção no processo de formação de condutores.

Art. 2º O art. 158 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art.

158.

.....
 § 3º Antes do início das aulas de direção veicular em via pública, parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada em simuladores de direção, cabendo ao CONTRAN estabelecer:

I – os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação de simulador de direção;

II – a carga horária mínima a ser cumprida pelos candidatos para:

a) obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (ACC);

b) obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH);

c) adição ou mudança de categoria. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Estatísticas divulgadas pelo Ministério da Saúde mostram que o trânsito matou, em 2010, 40.610 pessoas no Brasil. Esse número assustador, que cresce ano após ano, colocou o País em quinto lugar no número de mortos no trânsito, atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia. O Ministério da Saúde alerta que o Brasil vive uma verdadeira epidemia de lesões e mortes no trânsito, tendo registrado, em 2010, 145 mil internações no SUS e dispendido R\$ 190 milhões em atendimentos.

Os índices de incremento no número de mortes em consequência de acidentes envolvendo motocicletas são ainda mais alarmantes. Em nove anos, os óbitos ocasionados por esse tipo de acidente mais que triplicaram na região Sudeste, saltando de 940, em 2002, para 2.948, em 2010, o que representa um crescimento de 214%. Na região Nordeste, os óbitos cresceram 165%, no

Centro-Oeste, 158%, no Norte, 147%, e no Sul, 144%. A elevação dos acidentes envolvendo motociclistas fez com que em 2011, pela primeira vez na história, a taxa de mortalidade deste grupo superasse a de pedestre e a de ciclistas.

Analisando o perfil e as causas de acidentes com veículos chega-se à conclusão que o fator humano (concernente ao condutor) e as condições da via aparecem como os mais determinantes para a ocorrência de acidentes. Não obstante, tanto o fator humano quanto as características e condições da via são parâmetros sobre os quais é possível agir e, assim, reduzir o número de acidentes.

O uso de simuladores tem sido a principal ferramenta para o treinamento na aviação e pode contribuir, da mesma forma, para o treinamento dos candidatos à habilitação ou daqueles que pretendem mudar de categoria ou adicionar uma nova categoria à sua habilitação.

A simulação mostra-se fundamental, uma vez que permite a representação de alguma forma de realidade, processo ou situação, sendo recomendada por várias razões, entre as quais podemos destacar:

- dirigir em um simulador permite que instrutor e aprendiz desenvolvam habilidades suficientes para enfrentar situações críticas;
- o simulador replica situações perigosas, em ambiente seguro, sem vidas em risco e sem danos ao veículo;
- o uso do simulador pode reduzir os índices de falha do aprendiz e, assim, reduzir os índices de acidentes e melhorar seu desempenho quando no mundo real;
- o simulador de direção permite efetivamente ao aprendiz experimentar perigos do mundo real, antes de vivenciá-los na via pública.

Prova da importância do uso do simulador de direção na formação dos condutores está na insistência do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em exigí-lo repetidas vezes a partir de 1977 (Resoluções nº 516/1977, 534/1978, 552/1999, 559/1980, 564/1980, 584/1981, 734/1989, 33/1998, 74/1998 e 358/2010).

Entretanto, embora a Resolução CONTRAN nº 358/2010 exija que toda autoescola tenha um simulador (art. 8º, inciso III, alínea “f”), a falta de regulamentação quanto ao seu uso tem impossibilitado que esse equipamento seja efetivamente útil no processo de formação dos condutores. Entendemos que a obrigatoriedade de realização de parte da aprendizagem em simuladores de direção, antes do início das aulas de direção veicular em via pública, é imprescindível para melhor formar o condutor, treinando-o em situações de risco, antes de colocá-lo para dirigir um veículo em via pública.

Como dito anteriormente, o fator humano é um dos principais responsáveis pelos acidentes e pelas mortes no trânsito, o que nos leva a concluir que, sem nos descuidar, logicamente, dos dois outros fatores envolvidos (infraestrutura e veículos), é no condutor que devemos concentrar nossas ações.

Por todos esses motivos é que decidimos submeter à Casa a presente proposta, tornando obrigatória a utilização do simulador na formação de todos os candidatos à condução de veículos automotores. Os detalhes operacionais dessa utilização, como os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação do equipamento e a carga horária a ser exigida dos aprendizes, serão estabelecidos pelo CONTRAN, como é a praxe na legislação de trânsito.

Diante da importância da medida para a melhoria da qualificação de nossos condutores e, por conseguinte, das condições de segurança em nossas vias públicas, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em 19 de setembro de 2012.

Deputado MAURO LOPES

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

- I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
- II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/2010)*

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/2010)*

Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterà fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 4º (VETADO)

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.

§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

§ 9º (VETADO)

§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998 \)*](#)

§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998 \)*](#)

.....
.....

Revogada pela Resolução Contran 564 de 1980

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO N. 516 — DE 25 DE MAIO DE 1977

O Conselho Nacional de Trânsito, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 5º e 75, da Lei n. 5.108 (*), de 21 de setembro de 1966 e o artigo 9º, do Decreto n. 62.127 (*), de 16 de janeiro de 1968; e

Considerando a dificuldade de se tornarem efetivas, a curto prazo, todas medidas constantes da Resolução n. 504/76-CONTRAN;

Considerando que os Órgãos Executivos de Trânsito não estão ainda suficientemente aparelhados para uma efetiva supervisão das Auto-Escolas e Cursos de Formação de Condutores de Veículos Automotores na forma das diretrizes estabelecidas;

Considerando que só agora a indústria brasileira se interessou efetivamente para dotar o mercado nacional de implementos simuladores para a instrução;

Considerando que a política de ensino de trânsito deve estar em consonância com a orientação governamental no sentido da restrição de importações, resolve:

Art. 1º Os incisos e parágrafos, do artigo 1º, § 2º do artigo 5º, §§ 4º e 5º do artigo 8º, inciso VII do artigo 12, §§ 1º e 2º do artigo 22, artigo 25 e seu § 1º, §§ 1º e 3º do artigo 28, artigo 65 e seu parágrafo único, artigo 73 e seu parágrafo único, e, § 1º do artigo 75 da Resolução n. 504/76, passam a vigorar com a seguinte redação:

.....
.....

Revogada pela Resolução Contran 564 de 1980

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
RESOLUÇÃO N. 552 — DE 24 DE AGOSTO DE 1979

O Conselho Nacional de Trânsito, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 5º e 75, da Lei n. 5.108 (1), de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o artigo 9º, do Decreto n. 62.127 (2), de 16 de janeiro de 1968 que aprovou o seu Regulamento, e

Considerando a necessidade de disciplinar o uso do simulador de direção previsto no artigo 1º, da Resolução n. 504/76, modificada pela de n. 516/77, ambas do CONTRAN;

Considerando o estabelecido no § 1º, do artigo 25, da Resolução CONTRAN n. 504/76;

Considerando que a instrução pré-prática em simulador de direção pode ser ministrada por Entidade diferenciada da Auto Escola;

Considerando a decisão tomada pelo Colegiado em reunião de 24 de agosto de 1979, resolve:

Art. 1º Os §§ 4º e 5º, da Resolução CONTRAN n. 504/76, acrescidos pela Resolução CONTRAN n. 516/77, passam a ter a seguinte redação:

«§ 4º O simulador de que trata o inciso VI, deste artigo, poderá ser de propriedade de Sindicatos de Escolas, de Grupos de Escolas, de qualquer das Entidades enumeradas no artigo 4º, desta Resolução ou de entidades outras, de direito privado, legalmente constituídas para o fim específico de ministrarem aulas pré-práticas em simuladores de direção.

§ 5º Qualquer Escola ou Curso de Formação de Condutores de Veículos Automotores que não possuir o simulador de direção, poderá firmar convênio ou acordo com qualquer das Entidades mencionadas no parágrafo anterior.»

Art. 2º Para a instrução pré-prática em simulador de direção, a entidade especificamente constituída para tal fim, deverá ter instrutores próprios, diplomados pelo DETRAN na forma estabelecida na Resolução CONTRAN n. 502/76.

Parágrafo único. As normas de funcionamento dos cursos ministrados pelas entidades de que trata este artigo, deverão ter a aprovação do DETRAN.

Art. 3º A carga horária mínima para a instrução pré-prática em equipamento simulador de direção, previsto no inciso VI, do artigo 1º da Resolução n. 504/76 do CONTRAN, modificada pela de n. 516/77-CONTRAN, é de 5 (cinco) horas/aula.

Art. 4º Cada módulo do equipamento simulador de direção, poderá treinar até 3 (três) alunos por hora-aula, considerando o máximo de 20 (vinte) minutos para projeção de cada filme.

Art. 5º O controle da instrução pré-prática em equipamento simulador de direção será verificado pelo registro correspondente no Livro de Aulas em Simulador (LAS) — Anexo I.

§ 1º O LAS terá termo de abertura e de encerramento autenticados pelo DETRAN da área jurisdicionada e permanecerá na Secretaria da Entidade Instrutora à disposição da fiscalização.

§ 2º No caso da Entidade Instrutora optar pelo emprego de fichas, deverão elas ser individuais, numeradas cronologicamente e visadas pelo DETRAN ou pelo seu órgão delegado, quando for o caso.

Art. 6º Ao término da instrução pré-prática em simulador de direção, com aproveitamento, a Entidade Instrutora expedirá um Certificado de Treinamento em Simulador (CTS) ao concluinte do curso — Anexo II. — **Celso Claro Horta Murta**, Presidente.

Revogada pela Resolução Contran 564 de 1980

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO N. 559 — DE 20 DE MAIO DE 1980

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei n. 5.108 (1), de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o artigo 9º do seu Regulamento aprovado pelo Decreto n. 62.127 (2), de 16 de janeiro de 1968, e

Considerando que já não mais persistem as razões que levaram o CONTRAN a limitar o uso do «Simulador de Direção» às Auto-Escolas, localizadas em Municípios com população superior a 300.000 (trezentos mil) habitantes;

Considerando as diretrizes governamentais relativas ao consumo de combustível derivado do petróleo;

Considerando que o «Simulador de Direção» constitui equipamento eficaz para a formação dos condutores de veículos automotores;

Considerando que o uso do «Simulador de Direção» evita a circulação na via pública de veículos com aprendizes, colocando em risco a segurança do trânsito;

Considerando a indicação do DETRAN-SP em estender a todas as Auto-Escolas do País o uso do «Simulador de Direção», dentro do princípio da isonomia;

Considerando o constante nos Processos ns. 568/77 e 606/77 e a decisão tomada pelo Colegiado em sua reunião do dia 20 de maio de 1980, resolve:

Art. 1º As Auto-Escolas localizadas em Municípios com população de 300.000 (trezentos mil) habitantes, ou menos, ficam obrigadas a instalarem ou celebrarem convênios para a utilização de «Simulador de Direção», a partir de 1º de janeiro de 1981.

Art. 2º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o § 6º, do artigo 1º, da Resolução n. 546/79. — **Celso Claro Horta Murta**, Presidente.

Revogada pela Resolução Contran nº 670 de 1987

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

CONSELHO NACIONAL DE TRANSITO

RESOLUÇÃO N. 584 — DE 16 DE SETEMBRO DE 1981

O Conselho Nacional de Trânsito, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 5º da Lei n. 5.108 (1), de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto n. 62.127 (2), de 16 de janeiro de 1968, e

Considerando os resultados alcançados quando dos encontros de trânsito realizados no Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Belém, Manaus e sugestões oferecidas por autoridades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando as dúvidas levantadas sobre a interpretação e aplicação de dispositivos constantes dos Anexos I, II, III e IV da Resolução n. 564/80;

Considerando a experiência dos órgãos de trânsito, advinda da aplicação da legislação até então em vigor e a conveniência em se adotar procedimentos uniformes;

Considerando a necessidade da implantação de um ensino cada vez mais eficiente nas Escolas e Cursos de Formação de Condutor de Veículo Automotor;

Considerando o que consta do Processo n. 606/77 e a deliberação tomada pelo Colegiado em suas reuniões dos dias 28 de agosto de 1981 e 11 de setembro de 1981, resolve:

Art. 1º Os Anexos I, II, III e IV da Resolução n. 564/80, ficam substituídos pelos que com igual numeração acompanham esta Resolução.

Art. 2º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. — **Celso Claro Horta Murta**, Presidente.

ANEXO I

INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS ESCOLAS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

CAPÍTULO I

Das Instalações

Art. 1º São requisitos mínimos necessários à instalação e ao funcionamento da Escola de Formação de Condutores de Veículos Automotores:

I — dependências que atendam as exigências didato-pedagógicas e as posturas municipais referentes a edifícios escolares;

II — quadros com representação gráfica da sinalização de trânsito e de acessórios e componentes mecânicos e elétricos do veículo automotor;

III — um ou mais motores de 4 (quatro) e de 2 (dois) tempos para automóvel e motocicleta, seccionados ou construídos de material transparente, em tamanho natural, ou reduzido a dimensões suficientes para sua clara compreensão;

IV — veículos motorizados, de 4 (quatro) e de 2 (duas) rodas, em perfeito estado de conservação e de funcionamento, para a instrução prática de direção na via pública ou em campo de treinamento;

V — equipamento fixo — simulador de direção — dotado de todos os comandos de um veículo real convencional, destinado à instrução pré-prática de direção e capaz de proporcionar o diagnóstico de comportamento, de desempenho e de capacitação do aluno, seja pelo registro em memória, seja pela observação do instrutor, tudo através da projeção de filmes aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1º O requisito constante do inciso V, deste artigo, inclui simuladores para veículos de 4 (quatro) e de 2 (duas) rodas (automóvel e motocicleta).

§ 2º A exigência do simulador para a instrução pré-prática de direção em motocicleta, será efetivada a partir de 1º de janeiro de 1982.

RESOLUÇÃO Nº 734, DE 31 DE JULHO DE 1989

** Revogada pela Resolução 33, de 21 de maio de 1998*

**Revogada, definitivamente, pela Resolução 74, de 19 de novembro de 1998*

Reformula a Resolução Nº 670/67, que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando das atribuições que lhe conferem o art. 5º do Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966, com as modificações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e, o art. 9º do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, com as demais alterações incorporadas;

CONSIDERANDO o que dispõem os artigos 66 e 67 do Código Nacional de Trânsito, com a redação dada pela Lei nº 6.731, de 04 de dezembro de 1979, e, o artigo 167, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, com a redação dada pelo Decreto nº 84.513, de 27 de fevereiro de 1980;

CONSIDERANDO a conveniência administrativa de estabelecer procedimentos uniformes em todo o território nacional para a emissão e o controle da Carteira Nacional de Habilitação - CNH;

CONSIDERANDO estar a validade da habilitação do condutor vinculada à periodicidade dos exames de sanidade física e mental e psicotécnico (psicológico);

CONSIDERANDO o que dispõem os artigos 65, 68, 72 e 119 do Código Nacional de Trânsito e os artigos 104, 132, 133, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149 e 150 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO que a eficiência da instrução é função dos meios didato-pedagógicos e instrumentais de ensino de que deve dispor a Escola de Formação de Condutores de Veículos Automotores;

CONSIDERANDO as diretrizes da Convenção sobre Trânsito Viário, firmada pelo Brasil em Viena, em 1968, aprovada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981;

CONSIDERANDO que o condutor de veículo automotor deve possuir condições físicas e psíquicas reclamadas pela segurança de trânsito;

CONSIDERANDO que os incisos VIII e XII do art. 5º, do Código Nacional de Trânsito e os incisos VIII e XII do art. 9º, do seu Regulamento, atribuem ao Conselho Nacional de Trânsito competência para estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas e editar normas sobre organização e funcionamento das Escolas de Formação de Condutores de veículos Automotores;

CONSIDERANDO as proposições e estudos oferecidos pelo Conselho Federal de Medicina e pelo Conselho Federal de Psicologia, quando aos exames de sanidade física e mental psicotécnico (psicológico), visando a segurança do trânsito,

R E S O L V E:

Art. 1º - A habilitação para conduzir veículo automotor, a formação, a aprendizagem, os exames e documentos dos condutores, em todo o território nacional, obedecerão às exigências contidas nesta Resolução.

TÍTULO I
DA ESCOLA - ORGANIZAÇÃO, FINALIDADE E FUNCIONAMENTO

CAPÍTULO I
DA ORGANIZAÇÃO

Art. 2º - Entende-se por Escola, para efeito desta Resolução, as Organizações - pessoas jurídicas - que se disponham à formação de condutores de veículos automotores de 2 (duas), 04 (quatro) ou mais rodas, bem como os Cursos instituídos em qualquer entidade, pública ou privada, legalmente constituída.

Art. 3º - O funcionamento da Escola e de cada filial, dependerá do registro prévio no Departamento de Trânsito que jurisdicionar a área respectiva.

Parágrafo único - Não estão sujeitos ao registro de que trata este artigo, os Cursos de Formação instituídos nas Forças Armadas em função dos respectivos regulamentos.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 33, DE 21 DE MAIO DE 1998

** Revogada pela Resolução nº 74, de 19 de novembro de 1998*

Regulamenta os serviços dos organismos de qualificação de trânsito e critérios de credenciamento e funcionamento dos Centros de Formação de Condutores.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto n.º 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

CONSIDERANDO as disposições contidas nos artigos 74, § 2º, 145, IV; 146; 148, §1º, 150 e 156, resolve:

Art. 1º A habilitação para conduzir veículo automotor, a formação, a aprendizagem e os exames dos condutores, em todo o Território Nacional, obedecerão às exigências contidas nesta Resolução.

Art. 2º Autorizar os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a registrar e licenciar os Organismos de Qualificação de Trânsito – OQT e os Centros de Formação de Condutores - CFC.

Parágrafo único. A estrutura organizacional mínima a ser observada pelos OQT e CFC serão dispostos através de Portaria do órgão máximo executivo de trânsito da União.

RESOLUÇÃO NO 74 , DE 19 DE NOVEMBRO DE 1998

** Revogada pela Resolução nº 358, de 13 de agosto de 2010*

Regulamenta o credenciamento dos serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO-CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto no 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º A habilitação para conduzir veículo automotor, a formação, a aprendizagem, o processo e os exames de condutores de veículos, em todo o território nacional, obedecerão às exigências contidas nesta Resolução.

CAPÍTULO I
DAS CONTROLADORIAS REGIONAIS DE TRÂNSITO

Art. 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União, poderão credenciar, por processo licitatório, Controladorias Regionais de Trânsito-CRT, entidades especializadas inscritas no cadastro de fornecedores do DENATRAN, com capacidade técnica comprovada para atender aos requisitos exigidos nesta Resolução e na legislação de trânsito.

§ 1º O órgão máximo executivo de trânsito da União definirá as exigências para a inscrição da Controladoria Regional de Trânsito-CRT no cadastro de fornecedores de que trata o caput deste artigo.

§ 2º O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal, se optar pelo não credenciamento, deverá cumprir as exigências previstas nesta Resolução para as Controladorias Regionais de Trânsito- CRTs.

RESOLUÇÃO Nº 358, DE 13 DE AGOSTO DE 2010

Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe conferem os artigos 12, incisos I e X, e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando o que dispõe o inciso VI do Artigo 19 e inciso II do Artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.302 de 2 de agosto de 2010;

Considerando a necessidade de estabelecer procedimentos uniformes, propor medidas administrativas, técnicas e legislativas e editar normas sobre o funcionamento das instituições e entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e registradas no Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União;

Considerando a necessidade de aperfeiçoar os processos de formação, qualificação, atualização, reciclagem e avaliação dos candidatos e condutores, priorizando a defesa da vida e a segurança de todos os usuários do trânsito;

Considerando que a eficiência da instrução e formação depende dos meios didático pedagógicos e preparo adequado dos educadores integrantes das instituições e entidades credenciadas;

Considerando a necessidade de promover a articulação e a integração entre as instituições e entidades responsáveis por todas as fases do processo de capacitação, qualificação e atualização de recursos humanos e da formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores;

RESOLVE

.....

**DAS INSTITUIÇÕES CREDENCIADAS PARA FORMAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E
RECICLAGEM DE CONDUTORES - CENTROS DE FORMAÇÃO DE
CONDUTORES - CFC**

.....

Art. 8º São exigências mínimas para o credenciamento de CFC:

I – Infraestrutura física:

- a) acessibilidade conforme legislação vigente;
- b) se para ensino teórico-técnico: sala específica para aula teórica, obedecendo ao critério de 1,20 m² (um metro e vinte centímetros quadrados) por candidato, e 6 m² (seis metros quadrados) para o instrutor, com medida total mínima de 24m² (vinte e quatro metros quadrados) correspondendo à capacidade de 15 (quinze) candidatos, sendo que a capacidade total máxima não poderá exceder a 35 (trinta e cinco) candidatos por sala, respeitados os critérios estabelecidos; mobiliada com carteiras individuais, em número compatível com o tamanho da sala, adequadas para destro e canhoto, além de cadeira e mesa para instrutor.
- c) espaços destinados à Diretoria Geral, Diretoria de Ensino, Secretaria e Recepção;
- d) 2 (dois) sanitários, sendo um feminino e outro masculino, com acesso independente da sala de aula, constante da estrutura física do CFC;
- e) área específica de treinamento para prática de direção em veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas em conformidade com as exigências da norma legal vigente, podendo ser fora da área do CFC, bem como de uso compartilhado, desde que no mesmo município;

f) fachada do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

g) infraestrutura tecnológica para conexão com o sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

II - Recursos Didático-pedagógicos:

a) quadro para exposição escrita com, no mínimo, 2m x 1,20m;

b) material didático ilustrativo;

c) acervo bibliográfico sobre trânsito, disponível aos candidatos e instrutores, tais como Código de Trânsito Brasileiro, Coletânea de Legislação de Trânsito atualizada e publicações doutrinárias sobre trânsito;

d) recursos audiovisuais necessários por sala de aula;

e) manuais e apostilas para os candidatos e condutores;

III - Veículos e equipamentos de aprendizagem:

a) para a categoria “A” - dois veículos automotores de duas rodas, de no mínimo 120cc (cento e vinte centímetros cúbicos), com câmbio mecânico, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com, no máximo, cinco anos de fabricação;

b) para categoria “B” - dois veículos automotores de quatro rodas, exceto quadriciclo, com câmbio mecânico, com no máximo oito anos de fabricação;

c) para categoria “C” - um veículo de carga com Peso Bruto Total - PBT de no mínimo 6.000Kg, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com no máximo quinze anos de fabricação;

d) para categoria “D” - um veículo motorizado, classificado de fábrica, tipo ônibus, com no mínimo 7,20m (sete metros e vinte centímetros) de comprimento, utilizado no transporte de passageiros, com no máximo quinze anos de fabricação;

e) para categoria “E” - uma combinação de veículos onde o veículo trator deverá ser acoplado a um reboque ou semi-reboque registrado com PBT de no mínimo 6.000Kg e comprimento mínimo de 11m (onze metros), com no máximo quinze anos de fabricação;

f) um simulador de direção ou veículo estático.

IV – Recursos Humanos:

a) um Diretor-Geral;

b) um Diretor de Ensino;

c) dois Instrutores de Trânsito.

§ 1º As dependências do CFC devem possuir meios que atendam aos requisitos de segurança, conforto e higiene, às exigências didático-pedagógicas, assim como às posturas municipais vigentes.

§ 2º Qualquer alteração nas instalações internas do CFC credenciado deve ser previamente autorizada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, após vistoria para aprovação.

§ 3º Os veículos de aprendizagem devem estar equipados com duplo comando de freio e embreagem e retrovisor interno extra para uso do instrutor e examinador, além dos equipamentos obrigatórios previstos na legislação.

§ 4º Os veículos de aprendizagem da categoria “A” devem estar identificados por uma placa de cor amarela com as dimensões de 30 (trinta) centímetros de largura e 15(quinze) centímetros de altura, fixada na parte traseira, em local visível, contendo a inscrição “MOTO ESCOLA” em caracteres pretos.

§ 5º Os veículos de aprendizagem das categorias B, C, D e E, devem estar identificados por uma faixa amarela de 20 (vinte) centímetros de largura, pintada na lateral ao longo da carroceria, a meia altura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta, sendo que, nos veículos de cor amarela, a faixa deverá ser emoldurada por um filete de cor preta, de no mínimo 1 cm (um centímetro) de largura.

§ 6º Os veículos de aprendizagem devem conter identificação do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, vedada a utilização de qualquer outro motivo de inscrição ou informação.

§ 7º Os veículos destinados à aprendizagem devem ser de propriedade do CFC e estar devidamente registrados e licenciados no município-sede do CFC, admitindo-se contrato de financiamento devidamente registrado.

§ 8º O CFC é responsável pelo uso do veículo destinado à aprendizagem, ainda que fora do horário autorizado para a prática de direção veicular.

§ 9º O Diretor-Geral poderá estar vinculado a no máximo dois CFC, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, desde que não haja prejuízo em suas atribuições.

§ 10. O Diretor de Ensino deverá estar vinculado apenas a um CFC.

Art. 9º O processo para o credenciamento de Centro de Formação de Condutores constituir-se-á das seguintes etapas:

I - Apresentação da seguinte documentação:

a) requerimento do interessado dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, acompanhado dos seguintes documentos:

- Carteira de Identidade e CPF (fotocópia autenticada);

- Certidão negativa da Vara de Execução Penal do Município sede do CFC e do Município onde reside;

- Certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes à prática de crimes contra os costumes, a fé pública, o patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência;

- Certidão negativa expedida pelo cartório de distribuições cíveis, demonstrando não estar impossibilitado para o pleno exercício das atividades comerciais (insolvência, falência, interdição ou determinação judicial etc.), expedidas no local de seu domicílio ou residência;

- Comprovante de residência.

b) contrato social, devidamente registrado, com capital social compatível com os investimentos;

c) certidões negativas de débitos federais, estaduais e municipais;

d) certidões negativas do FGTS e do INSS;

e) cartão do CNPJ, Inscrição Estadual e Inscrição Municipal;

f) declaração do (s) proprietário (s) do CFC de que irá dispor de:

- infraestrutura física conforme exigência desta Resolução e de normas vigentes;

- recursos didático-pedagógicos, com a devida listagem dos mesmos;

- veículos de aprendizagem conforme exigência desta Resolução;

- recursos humanos exigidos nesta Resolução, listados nominalmente com a devida titulação.

II - Cumpridas as exigências do item I, o interessado será convocado para que, num prazo de até 150 (cento e cinquenta dias), apresente a documentação e as exigências técnicas abaixo relacionadas para a realização da vistoria técnica pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:

- a) alvará de localização e funcionamento fornecido pelo órgão competente;
- b) cópia da planta baixa do imóvel;
- c) cópia da RAIS da empresa, ou CTPS do corpo funcional;
- d) atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros;
- e) relação do (s) proprietário(s);
- f) comprovação da titulação exigida de formação e qualificação do corpo diretivo e instrutores;
- g) apresentação da frota dos veículos identificados conforme art. 154 do CTB e referências mínimas para identificação estabelecidas pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, com os respectivos certificados de segurança veicular – CSV, referentes à transformação de duplo comando de freios e embreagem para autorização da mudança de categoria;
- h) laudo da vistoria de comprovação do cumprimento das exigências para o credenciamento, realizada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

III - Assinatura do termo de credenciamento após o cumprimento das etapas anteriores, com a devida aprovação da vistoria pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

IV - Publicação do ato de credenciamento e registro do CFC no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

V - Participação do corpo funcional do CFC em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronizar procedimentos pedagógicos e operar o sistema informatizado, com a devida liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidade.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que modifica a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a qual institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Trata-se do acréscimo do § 3º ao art. 158, que obriga o treinamento em simulador de direção do candidato à obtenção da autorização para condução de ciclomotores, carteira nacional de habilitação, adição ou mudança de categoria. O treinamento dar-se-á antes do início das aulas de direção veicular em via pública.

O PL prevê cláusula de vigência de cento e oitenta dias, a contar da data da publicação oficial da lei que dele se originar.

Na justificação, o Deputado Mauro Lopes argumenta que o simulador ajuda a enfrentar situações críticas e mesmo perigosas, treinando o aprendiz para o mundo real.

Distribuído para apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, o PL se sujeita nesta última a parecer terminativo, quanto à juridicidade e constitucionalidade.

No prazo regimental, não foram entregues emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o Deputado Mauro Lopes, autor da medida em análise, desde 1977 o simulador de direção vem sendo citado nas resoluções do CONTRAN, sem ter sido adotado.

Agora, após 35 anos, quando a humanidade usufrui das benesses da tecnologia, a utilização desse engenho não pode mais ser postergada.

Trata-se de ferramenta de imenso valor para auxiliar o aprendizado ao volante, com a qual o principiante pode experimentar vivências virtuais, inclusive de situações perigosas, que o capacitarão a melhor agir durante as aulas de prática de direção na via pública, provendo mais segurança ao aprendiz.

Os exercícios virtuais são oportunidades valiosas para sedimentar o conhecimento teórico ministrado, com ênfase na legislação.

Ao incorporar a exigência de treinamento em simulador de direção no corpo do CTB, o PL provê a segurança jurídica para impor o uso do equipamento, que passará a ser adotado por todos os Centros de Formação de Condutores do País.

Qualificando a formação do condutor, o equipamento certamente contribuirá para um trânsito mais seguro, com redução dos acidentes.

O único senão ao PL diz respeito ao texto das alíneas do inciso II do § 3º acrescido que atribui ao CONTRAN definir a carga horária mínima a ser cumprida no simulador pelo candidato à obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (ACC), da carteira nacional de habilitação (CNH) e da adição ou mudança de categoria. Propomos seja mantida a devida compatibilização com a

redação vigente, pelo que devem ser repetidos os termos usados no art. 141 para a alínea "a". A nosso ver, a referência da alínea "b" deve ser a obtenção da permissão para dirigir, que é o documento inicial concedido ao candidato aprovado. Ambas as alíneas não devem terminar com siglas, porque elas não constam do texto vigente do Código. Por fim, a alínea "c" deve fazer referir à adição ou mudança de categoria da carteira nacional de habilitação. A compatibilização ainda impõe a manutenção dos termos usados com letra maiúscula no corpo do CTB.

Desse modo, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.449, de 2012, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 13 de março de 2013.

Deputado EDINHO ARAÚJO
Relator

EMENDA Nº 01

Dê-se ao inciso II do § 3º acrescido ao art. 158 da Lei nº 9.503, de 1997, pelo art. 2º deste projeto de lei, a seguinte redação:

"Art. 2º.....

Art. 158.....

.....
§3º.....

.....
II -

a) obtenção da autorização para conduzir ciclomotores;

b) obtenção da Permissão para Dirigir;

c) adição ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação. (NR)"

Sala da Comissão, em 13 de março de 2013.

Deputado EDINHO ARAÚJO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.449/2012, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Edinho Araújo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Raul Lima, Vanderlei Macris, Washington Reis, Wellington Fagundes, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Gonzaga Patriota, Luiz Argôlo, Renzo Braz, Ronaldo Zulke e Rubens Otoni.

Sala da Comissão, em 20 de março de 2013.

Deputado HUGO LEAL
Presidente ad hoc

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PARECER VENCEDOR

Conforme cabalmente demonstrado pelos Votos em Separado dos nobres Deputados Marcos Rogério e Marcelo Almeida, o projeto de lei em exame, que visa tornar obrigatórias as aulas em simulador de direção no processo de formação de condutores, interfere sobremaneira na atuação das autoescolas.

No curso da discussão restaram evidentes as alegações de que o projeto fere o Princípio da Liberdade de Iniciativa, o Princípio da Igualdade das Condições Econômicas e o Princípio da Liberdade de Exercício de Qualquer Atividade Econômica, princípios gerais que alicerçam a atividade econômica e que se encontram consagrados no art. 170 da Constituição Federal.

Ante o exposto, manifesto meu voto pela INCONSTITUCIONALIDADE do Projeto de Lei nº 4.449, de 2012 e da Emenda da Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado CHICO ALENCAR
Relator do Parecer Vencedor

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 4.449/2012 e da emenda da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer vencedor do Deputado Chico Alencar. Os Deputados Marcelo Almeida e Marcos Rogério apresentaram voto em separado. O parecer do Relator, Deputado Vicente Candido, passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vicente Candido - Presidente, Luiz Couto, Fábio Trad e Vitor Paulo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Anthony Garotinho, Antonio Bulhões, Arthur Oliveira Maia, Beto Albuquerque, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Delegado Protógenes, Dr. Grilo, Eduardo Sciarra, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Evandro Milhomen, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Iriny Lopes, João Paulo Lima, Jutahy Junior, Leonardo Picciani, Lincoln Portela, Lourival Mendes, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Marcelo Almeida, Marcos Rogério, Mauro Benevides, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Pastor Eurico, Paulo Freire, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sergio Zveiter, Vicente Arruda, Vilson Covatti, William Dib, Alberto Filho, Alexandre Leite, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Dilceu Sperafico, Edmar Arruda, Efraim Filho, Felipe Bornier, Francisco Chagas, Geraldo Simões, Jaime Martins, José Nunes, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Luciano Castro, Nelson Marchezan Junior, Oziel Oliveira, Padre João, Reinaldo Azambuja, Rodrigo de Castro, Sandro Alex e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 2014.

Deputado LUIZ COUTO
Presidente em exercício

VOTO EM SEPARADO DO DEP. VICENTE CANDIDO

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Deputado **Mauro Lopes**, que acrescenta parágrafo ao art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório que, antes do início das aulas em vias públicas, parte da formação de condutores seja realizada em simuladores de direção.

O projeto remete ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a autoridade para estabelecer os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação de simulador de direção e a carga horária mínima a ser cumprida pelos candidatos para obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (CAC), obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) e adição ou mudança de categoria.

Em sua Justificação, o autor informa que o trânsito matou, em 2010, 40.610 pessoas, número que aumenta a cada ano e que coloca o Brasil em quinto lugar mundial no número de mortos no trânsito (atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia). Esclarece que os números são ainda mais assustadores em relação aos motociclistas, cuja taxa de mortalidade, em 2011, superou a de pedestres e ciclistas. Aduz que o fator humano e as condições da via são as causas mais determinantes para a ocorrência de acidentes, ambos parâmetros sobre os quais é possível agir.

Afirma que os simuladores têm sido a principal ferramenta de treinamento na aviação, podendo contribuir, de forma semelhante, para o treinamento dos candidatos à habilitação ou daqueles que pretendem mudar ou adicionar uma categoria à sua habilitação. Informa que o CONTRAN tentou exigí-los repetidas vezes a partir de 1977 e, embora a Resolução CONTRAN n. 358/2010 exija que toda autoescola tenha um simulador (art. 8º, III, "f"), a falta de regulamentação quanto ao seu uso tem impossibilitado que o equipamento seja efetivamente útil no processo de formação dos condutores.

Defende, pois, que sem descuidar da infraestrutura viária e dos veículos, concentrem-se as ações legislativas na figura humana do condutor, a ser melhor formado antes de chegar às vias públicas.

A Comissão de Viação e Transportes, ressaltando o valor dos exercícios virtuais, aprovou o projeto, na forma de Emenda apresentada pelo Relator, Deputado Edinho Araújo.

A Emenda compatibiliza o projeto com a redação vigente do Código, repetindo os termos usados no art. 141 para a alínea "a" do inciso II do § 3º, referindo-se à permissão para dirigir na alínea "b", esclarecendo, na alínea "c", que a adição ou mudança de categoria é da carteira nacional de habilitação, e tirando a referência a siglas, que não constam do texto vigente da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (fl. 23).

Nos termos do artigo 32, IV, a, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se acerca da constitucionalidade, da juridicidade, da regimentalidade e da técnica legislativa do projeto e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II - VOTO

Verifica-se integral respeito aos requisitos constitucionais formais da proposição, competindo privativamente à União Federal legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI) e sendo a iniciativa do parlamentar legítima, fundada no que dispõe o artigo 61 da Carta da República, eis que não incidem, na espécie, quaisquer reservas à sua iniciativa.

Inexistem, igualmente, quaisquer afrontas aos requisitos materialmente constitucionais, incorrendo-nos quaisquer reparos ao projeto ou à Emenda em exame, no tocante à sua constitucionalidade.

No que se refere à juridicidade, entendemos que, de uma forma geral, o Projeto de Lei n.º 4.449, de 2012, não diverge de princípios jurídicos que possam barrar a sua aprovação por esta Comissão, restando, ao contrário, adequadamente inserido no ordenamento jurídico-positivo do País.

Na redação que lhe foi dada, no entanto, a proposição não alcança todos os seus efeitos, havendo diversas falhas em sua compatibilização com o atual Código de Trânsito Brasileiro. Dessa forma, para garantir os efeitos pretendidos pelo autor e adequar a técnica legislativa da proposição aos demais artigos da Lei n.º 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – e às disposições da Lei Complementar n.º 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar n.º 107, de 2001, a matéria deve ser aprovada com a Emenda da Comissão de Viação e Transportes.

Feitas essas considerações, nosso voto é pela **constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PL n.º 4.449, de 2012, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes.**

Sala da Comissão, em 22 de Agosto de 2013.

Deputado VICENTE CANDIDO

VOTO EM SEPARADO DO DEP. MARCOS ROGÉRIO

I – RELATÓRIO

A proposta em epígrafe, do nobre Deputado Mauro Lopes, acrescenta parágrafo ao art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório que, antes do início das aulas em vias públicas, parte da formação de condutores seja compulsoriamente realizada em simuladores de direção.

O projeto ratifica o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN como a autoridade competente para estabelecer os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação de simulador de direção e a carga horária mínima a ser cumprida pelos candidatos para obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (CAC), obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) e adição ou mudança de categoria.

Em sua justificação, o autor informa que o trânsito matou, em 2010, 40.610 pessoas, número que aumenta a cada ano e que coloca o Brasil em quinto lugar mundial no número de mortos no trânsito (atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia). Esclarece que os números são ainda mais assustadores em relação aos motociclistas, cuja taxa de mortalidade, em 2011, superou a de pedestres e ciclistas. Aduz que o fator humano e as condições da via são as causas mais determinantes para a ocorrência de acidentes, ambos parâmetros sobre os quais é possível agir.

Afirma que os simuladores têm sido a principal ferramenta de treinamento na aviação, podendo contribuir, de forma semelhante, para o treinamento dos candidatos à habilitação ou daqueles que pretendem mudar ou adicionar uma categoria à sua habilitação. Informa que o CONTRAN tentou exigí-los repetidas vezes a partir de 1977 e, embora a Resolução CONTRAN n.º 358/2010 exija que toda autoescola tenha um simulador (art. 8º, III, “f”), a falta de regulamentação quanto ao seu uso tem impossibilitado que o equipamento seja efetivamente útil no processo de formação dos condutores. Defende, pois, que sem descuidar da infraestrutura viária e dos veículos, concentrem-se as ações legislativas na figura humana do condutor, a ser melhor formado antes de chegar às vias públicas.

A Comissão de Viação e Transportes, ressaltando o valor dos exercícios virtuais, aprovou o projeto, na forma de Emenda apresentada pelo Relator, Deputado Edinho Araújo. A Emenda compatibiliza o projeto com a redação vigente do Código, repetindo os termos usados no art. 141 para a alínea “a” do inciso II do § 3º, referindo-se à permissão para dirigir na alínea “b”, esclarecendo, na alínea “c”, que a adição ou mudança de categoria é da carteira nacional de habilitação, e tirando a referência a siglas, que não constam do texto vigente da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

II – VOTO

A iniciativa do ilustre Deputado Mauro Lopes está, indubitavelmente, alicerçada na legítima preocupação com o elevado crescimento dos acidentes nas vias brasileiras. Os acidentes de trânsito, nas grandes cidades e em estradas das regiões desenvolvidas do mundo, converteram-se nas principais causas de morte e incapacidade.

Atualmente, são cerca de 1,3 milhão de mortos e 30 milhões de feridos (muitos permanecendo com sequelas graves e definitivas), representando verdadeira tragédia mundial. No Brasil, são quase 40 mil mortes por ano e milhares de pessoas ficam com sequelas graves. Os índices de mortalidade no trânsito são pungentes: a relação entre o número de mortes e a frota de veículos é de cinco a dez vezes superior à dos países desenvolvidos.

Tal cenário tira do país mais de R\$ 30 bilhões (algo como 1,2% do PIB). Mais importante que o custo econômico dos acidentes são os custos humano e social: sofrimento físico e psicológico das vítimas e seus familiares.

Feitas essas considerações, cabe-nos reiterar que a proposta em análise, por bem intencionada que seja, revela-se inócua para auxiliar a mitigar um dos mais sérios problemas de saúde pública da atualidade.

Em seu esteio argumentativo, o autor alega que os simuladores de voo são a principal ferramenta para o treinamento na aviação, e que o uso de dispositivos semelhantes nos Centros de Formação de Condutores (CFC) terá impacto relevante na redução dos sinistros rodoviários.

Não há como negar a importância dos simuladores de voo na formação de pilotos, ressalte-se, como instrumento acessório. Além de não ser a ferramenta fundamental para o treinamento dos alunos, não há obrigatoriedade de as escolas de aviação disponibilizarem o dispendioso equipamento aos instruídos. Ademais, a utilização de simuladores de voo não faz parte do currículo obrigatório do candidato a piloto, seja particular, comercial ou de carreira. Basta recorrer à legislação atinente à matéria.

A Agência Nacional de Aviação, órgão que regula aviação civil no Brasil, disciplina a temática em dois diplomas legais: o RBAC 61 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, aprovado pela Resolução nº 276, de 18 de junho de 2013, que trata das licenças, habilitações e certificados para pilotos; e ainda o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica Nº 141 (RBHA 141), aprovado pela Portaria nº 827/DGAC de 4 de agosto de 2004, que estabelece normas, procedimentos e requisitos concernentes ao processo de concessão de autorização para funcionamento de escolas de preparação de pessoal para a aviação civil brasileira.

Entendemos que o projeto de lei atenta contra o **princípio da razoabilidade**, segundo o qual uma conduta somente é legítima se for adequada para conseguir o fim almejado, ou seja, a obrigatoriedade de simuladores não implica necessariamente na redução de acidentes ou, quiçá, que o condutor estará mais bem preparado.

No que tange ao princípio da razoabilidade, o doutrinador Celso Antônio Bandeira de Mello em sua obra "Curso de Direito Administrativo", Malheiros, 2002, 14ª ed., p. 91-93, entende que:

Enuncia-se com este princípio que a Administração, ao atuar no exercício de discricção, terá de obedecer a **critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas e respeitosa das finalidades que presidiram a outorga da competência exercida**. Vale dizer: pretende-se colocar em claro que não serão apenas inconvenientes, **mas também ilegítimas - e, portanto, jurisdicionalmente invalidáveis - , as condutas desarrazoadas e bizarras, incoerentes ou praticadas com desconsideração às situações e circunstâncias que seriam atendidas por quem tivesse atributos normais de prudência, sensatez e disposição de acatamento às finalidades da lei atributiva da discricção manejada.** (grifou-se)

(...)

Fácil é ver-se, pois, que o princípio da razoabilidade fundamenta-se nos mesmos preceitos que arrimam constitucionalmente os princípios da legalidade (arts. 5º, II, 37 e 84) e da finalidade (os mesmos e mais o art. 5º, LXIX, nos termos já apontados).

Segundo Jose dos Santos Carvalho Filho, em sua obra, Manual de Direito Administrativo, *lumen juris*, 2006, 16º ed., p.29:

Razoabilidade é a quantidade do que é razoável, ou seja, aquilo que se situa dentro dos limites aceitáveis, ainda que os juízos de valor que provocaram a conduta possam dispor-se de forma um pouco diversa.

Embora o autor da proposição argumente que o simulador é imprescindível para melhor formação do condutor, treiná-lo em situações de risco (neblina, chuva) geradas pelos simuladores de direção, não há evidência estatística que comprove a assertiva. Desconhecemos estudo que corrobore a utilização compulsória de simuladores de direção como ferramenta indispensável para a redução de acidentes.

É imperioso ressaltar também que o aluno de um CFC, antes de assumir efetivamente a direção, passa inicialmente por aulas de prática veicular, sempre acompanhado de instrutor, em veículo devidamente preparado para situações que envolvam risco de qualquer natureza, seja para motoristas ou pedestres.

A atual legislação também obriga o aluno a realizar aulas no período noturno, justamente para prepará-lo adequadamente à rotina do trânsito. Entendemos que não há simulador que consiga reproduzir, como desejado, as condições reais de tráfego no comando de um carro ou motocicleta, sem falar no comportamento dos pedestres. Não há recurso tecnológico que prepare melhor o futuro condutor do que aulas técnico-teóricas bem ministradas e um instrutor bem treinado. Por moderno que seja, não há dispositivo mais eficiente que aulas práticas em veículo similar ao utilizado nas ruas.

Outra questão que não podemos deixar de considerar diz respeito aos possíveis efeitos adversos decorrentes do uso obrigatório e repetido de simuladores. A chamada "Síndrome de Adaptação a Simuladores" (em inglês "SAS" - Simulator Adaptation Syndrome), é um problema comum a todo equipamento dessa natureza.

As principais causas da SAS são atrasos no sistema entre o comando do motorista e a resposta do simulador. Como efeito, o cérebro, fazendo referência à condução de um veículo real, espera que a resposta do simulador seja a mesma à de um carro, e assim, quanto maior for o desvio maior a "carga de adaptação" no cérebro. Se o desvio for grande, alguns usuários poderão experimentar sintomas como dores de cabeça, enjoo e desorientação em decorrência da SAS.

Da mesma forma, as alternâncias de ambiente no simulador também podem causar efeitos indesejáveis, ou seja, algumas pessoas vão sentir desconforto em razão de o simulador não ter sinais reais de movimento. Alguns indivíduos apresentam baixa tolerância a atrasos do sistema visual.

Assim, entendemos que as normas legais devem atender ao princípio da razoabilidade. O que não ocorre na proposição em tela, uma vez que se compreendemos a natureza e extensão desse princípio, dele foge em absoluto.

Tornar obrigatórios simuladores de veículos é desconsiderar a natureza, a racionalidade e intenção das normas; ademais, não pode o legislador impor aos cidadãos medida de caráter obrigatório que, sem a devida comprovação de eficácia, possa ter algum efeito indesejado sobre sua saúde.

A proposição, em que pese seu nobre objetivo, também fere o **princípio da proporcionalidade**. Ao legislador torna-se imperioso coibir excessos desarrazoados, por meio da aferição da compatibilidade entre os meios e os fins da atuação legislativa, evitando exigências desnecessárias ou abusivas que prejudiquem os direitos do cidadão.

Na proposição em tela observa-se claramente que o princípio da proporcionalidade está sendo violado. Quando o legislador estabelece a obrigatoriedade de utilizar simulador para obter a CNH está excedendo seu poder, pois não há indícios de que o simulador tornará o candidato a CNH mais apto a dirigir do que aquele que tirou sua CNH pelo modo convencional.

Também, não é proporcional a obrigação para os condutores de veículo automotores quando os comparamos com os candidatos a piloto, pois, para tirar brevê, situação mais complexa e mais perigosa, o uso de simuladores é facultativo.

José dos Santos Carvalho Filho, em sua obra Manual de Direito Administrativo, *lumen juris*, 2006, 16^o ed., p.38, trata do princípio da proporcionalidade, *in verbis*:

“... no princípio da Proporcionalidade é necessário para seu exame que **esteja presente a adequação entre meios e fins**, mas não somente isso, é também necessário que se analise a real necessidade da aplicação do ato restritivo de direitos fundamentais e em caso positivo, constatada a existência de mais uma forma adequada (grifo) para tal, que seja escolhida a menos gravosa aos direitos do indivíduo que sofrerá a sanção.

O grande fundamento do princípio da proporcionalidade é o **excesso de poder**, e o fim a que se destina é exatamente o de conter atos, decisões e condutas de agentes públicos que ultrapassem os limites adequados, com vistas ao objetivo colimado pela Administração, ou até mesmo pelos Poderes representativos do Estado.” (grifo do autor)

Desta forma, não é lícito valer-se de medidas compulsórias ou formular exigências aos particulares além daquilo que for estritamente necessário para a realização da finalidade pública almejada. Almeja-se sempre a adequação entre os meios e os fins, vedando-se a imposição de obrigações em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público.

O art. 1º, inciso IV, da Constituição Federal, estabelece os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa como um dos princípios fundamentais da República Federativa do Brasil, princípio esse também reconhecido na doutrina e que rege a ordem econômica nacional, visando assegurar a todos uma existência digna e sem discriminações.

Também, o art. 170, parágrafo único da Constituição Federal assegura a todos o **livre exercício de qualquer atividade econômica**, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Ora, o referido texto constitucional assegura a toda empresa a existência digna e sem discriminações para exercer sua atividade econômica, desde que observados os limites da justiça social.

José Afonso da Silva, ensina, em sua obra Curso de Direito Constitucional Positivo que:

“a liberdade de iniciativa envolve a liberdade de indústria e comércio ou liberdade de empresa e a liberdade de contrato.”

Embora o referido princípio não seja absoluto, uma vez que há restrições legais para a obtenção de autorização para o exercício de algumas atividades econômicas específicas. Todavia, a livre iniciativa aqui tratada preza por valores de justiça social e pelo bem-estar da sociedade, evitando a satisfação pessoal do empresário que tenha por objetivo apenas o lucro.

Vale ressaltar que a lei n.º 12.529/11, em seu art. 36, estabelece os prejuízos à Livre Concorrência ou Livre Iniciativa:

Art. 36. Constituem **infração da ordem econômica**, independentemente de culpa, **os atos** sob qualquer forma manifestados, **que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos**, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma **prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa**;

II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;

III - aumentar arbitrariamente os lucros; e

IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

Consideramos ainda que a proposição fere o **princípio da livre iniciativa**. Não podemos olvidar o impacto negativo que a obrigatoriedade causará nos milhares Centros de Formação de Condutores em todo o Brasil. As chamadas autoescolas, em grande parte, são pequenos empreendimentos com dificuldades para arcar com o custo de aquisição dos caros equipamentos simuladores.

Já são muito altos os custos de aquisição e manutenção dos veículos de instrução, sem falar na folha de pagamento de funcionários e instrutores. Como todo recurso tecnológico, a defasagem dos simuladores ocorrerá rapidamente, tornando obsoletos equipamentos adquiridos por somas consideráveis. A obrigatoriedade poderá tornar inviável a atividade para muitos desses

empreendedores. O preço de um simulador homologado pode chegar a R\$ 20.000,00.

Reconhecemos que, apesar de todo o esforço feito no país nos últimos anos para reduzir as mortes e os acidentes de trânsito, como a adoção de leis mais rígidas, punições mais severas, recursos tecnológicos, fiscalização mais intensa, melhoria das rodovias, o número de mortes e feridos graves não tem diminuído como esperado.

Toda tecnologia que possa efetivamente enfrentar tão grave problema é-nos aprazível. É o caso dos radares, controladores de velocidade, bafômetros, limitadores de velocidade nos veículos, sensores de presença, air-bags, freios ABS, entre outros.

Infelizmente, instituir a obrigatoriedade do uso de simuladores de direção veicular representa medida ineficaz, desproporcional e pouco razoável, que nenhum impacto trará para a segurança de motoristas e pedestres. Apenas elevará os custos de manutenção dos CFC, que já passam por dificuldades, e aumentará os custos para obtenção da CNH.

O fator mais importante para o aumento de acidentes são o exponencial crescimento da frota, fruto dos incentivos públicos à aquisição de veículos e do crescimento econômico experimentado na última década, e o péssimo estado de conservação das estradas e vias brasileiras. A implementação obrigatória de simuladores de direção nas autoescolas não será a solução, nem parte dela, conforme expusemos neste voto.

Defendemos, sim, aprimoramento ainda maior do processo de formação de condutores, com ênfase na direção defensiva e no absoluto respeito às normas de tráfego. Aliada à educação cidadã dos condutores, cobramos do Estado uma política efetiva de trânsito, que dê condições adequadas de trafegabilidade e convívio nas vias brasileiras. A política de estímulo ao uso do transporte individual também deve ser questionada, porquanto tem impacto direto nas estatísticas de mortalidade no trânsito.

Por fim, destacamos que não é nosso intento descartar peremptoriamente, no futuro, a utilização de simuladores como instrumento opcional de treinamento, especialmente para auxiliar pessoas com deficiência ou medo de dirigir, que talvez sejam beneficiadas de alguma maneira por esses dispositivos. O simulador talvez possa ser útil no treinamento de direção defensiva para renovação da Carteira Nacional de Habilitação, especialmente quando realizado com motoristas infratores.

Ressaltamos, sempre em caráter pedagógico auxiliar, nunca obrigatório. Países como Estados Unidos, Chile e Espanha, quando utilizam o recurso, o fazem sempre de maneira acessória e com as finalidades que sublinhamos.

Diante do exposto, em que pesem as nobres intenções do autor, o voto é pela **inconstitucionalidade e injuridicidade** do Projeto de Lei 4.449/20112 e da Emenda nº 1 da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 19 de Fevereiro de 2014.

Deputado MARCOS ROGÉRIO

VOTO EM SEPARADO DEPUTADO MARCELO ALMEIDA

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Deputado Mauro Lopes, que acrescenta parágrafo ao art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório que, antes do início das aulas em vias públicas, parte da formação de condutores seja realizada em simuladores de direção.

O projeto remete ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a autoridade para estabelecer os requisitos técnicos mínimos necessários à homologação de simulador de direção e a carga horária mínima a ser cumprida pelos candidatos para obtenção da autorização para a condução de ciclomotores (CAC), obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) e adição ou mudança de categoria.

Em sua Justificação, o autor informa que o trânsito matou, em 2010, 40.610 pessoas, número que aumenta a cada ano e que coloca o Brasil em quinto lugar mundial no número de mortos no trânsito (atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia). Esclarece que os números são ainda mais assustadores em relação aos motociclistas, cuja taxa de mortalidade, em 2011, superou a de pedestres e ciclistas. Aduz que o fator humano e as condições da via são as causas mais determinantes para a ocorrência de acidentes, ambos parâmetros sobre os quais é possível agir.

Afirma que os simuladores têm sido a principal ferramenta de treinamento na aviação, podendo contribuir, de forma semelhante, para o treinamento dos candidatos à habilitação ou daqueles que pretendem mudar ou adicionar uma categoria à sua habilitação.

A Comissão de Viação e Transportes, ressaltando o valor dos exercícios virtuais, aprovou o projeto, na forma de Emenda apresentada pelo Relator, Deputado Edinho Araújo.

A Emenda compatibiliza o projeto com a redação vigente do Código, repetindo os termos usados no art. 141 para a alínea “a” do inciso II do § 3º, referindo-se à permissão para dirigir na alínea “b”, esclarecendo, na alínea “c”, que a adição ou mudança de categoria é da carteira nacional de habilitação, e tirando a referência a siglas, que não constam do texto vigente da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Nesta Comissão, o relator, ilustre deputado Vicente Cândido, apresentou parecer pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do PL 4449/12 e da Emenda apresentada pela Comissão de Viação e Transporte.

É o relatório.

VOTO

A Justificação do PL em comento nos traz argumentos interessantes acerca do que um ‘simulador’ pode proporcionar em termos de reprodução de situações adversas no trânsito terrestre, sem que isso implique em riscos reais, a exemplo do trânsito aéreo que também é mencionado, porém nessa comparação devemos ponderar inicialmente a diferença de popularidade de conduzir um veículo terrestre e uma aeronave.

Mas o que nos desperta atenção na Justificação é que o Autor reconhece que desde 1977 o CONTRAN reiteradas vezes tentou impor através de suas Resoluções, e passados mais de 35 anos ainda não se concretizou essa exigência. Em 1977 ainda não tinha sido lançado o Corcel II, o Passat TS era o esportivo dos sonhos, e o ‘Dodginho Polara’ era a elite dos médios com seu motor 1800 (1.8!!!) e câmbio automático. O que se imaginava como ‘simulador’ nessa época? O que seria um ‘simulador’ eficiente hoje será o mesmo daqui 1 ano?

Percebemos também que o PL impõe a exigência de ‘simulador’ mas remete novamente ao CONTRAN competência para estabelecer critérios técnicos, carga horária, etc., e mesmo estabelecendo um prazo de 180 dias de *vacatio legis*, não afasta a possibilidade que o CONTRAN estabeleça outro calendário de implantação, sujeito às prorrogações e não implantação dos últimos 35 anos. Qual o motivo de tanta demora, e será que o fato de estar na Lei criará condições até então não atingidas, vez que remete novamente ao CONTRAN a competência em regulamentá-lo?

I – Da Atual Regulamentação do CONTRAN

Autor do PL menciona que atualmente a Resolução 358/2010 do CONTRAN, a qual já sofreu alterações pela Res. 411/2012, estabelece critérios e exigências para funcionamento dos CFC ou Autoescolas, e dentre as exigências, além de possuir veículos da Categoria para a qual o candidato prestará a prova prática, exige também ‘simulador ou veículo estático’, sem estabelecer os critérios tecnológicos, nem explica se o simulador será exigido apenas para obtenção da primeira habilitação ou também para mudança ou adição de categoria, ou seja, simulador de ciclomotores, motos, carros, caminhões, microônibus...

A Resolução que regulamenta o processo de habilitação é a 168/2004 e suas diversas alterações, mas não esclarece se o uso desse recurso se caracteriza como carga horária ‘teórica’ ou ‘prática’, pois afinal se é reprodução da realidade é teórico, mas procura reproduzir situações de prática de direção.

A Resolução 444/2013 é que veio estabelecer a carga horária e os requisitos para os simuladores, que deveria ter entrado em vigor em julho de 2013, porém foi prorrogada para dezembro/2013, portanto ela já atende os objetivos do PL 4.449/2012.

II – Competência do CONTRAN

Os Artigos 12, inc. X e 141 do Código de Trânsito Brasileiro conferem ao CONTRAN a competência para regulamentar o processo de formação de condutores. Lembramos também que o Art. 12, inc. IV também outorga ao CONTRAN a competência para criação de ‘Câmaras Temáticas’, que na definição do Art. 13 e parágrafos da mesma Lei são órgãos técnicos integrados por especialistas e cujo objetivo é justamente oferecer suporte técnico e

estudos que embasem a normatizações que serão materializadas por suas Resoluções, destacando que uma das Câmaras Temáticas é de Habilitação.

Nosso entendimento é que o CONTRAN encontra-se devidamente respaldado pela legislação vigente para regulamentar de forma ampla o processo de habilitação, possui condições de socorrer-se de suporte técnico especializado para exercer esse papel, que nos parece típico do Poder Executivo do qual o CONTRAN está inserido como órgão normativo, porém com agilidade recomendável para adaptar-se a atualizações tecnológicas, suspender ou alterar exigências, situações que a Lei causa engessamento e dificuldades especialmente quando se trata de exigências diretamente atingidas pela obsolescência.

Essas são as razões que inviabilizam a aprovação da proposição em análise, que deve ser REJEITADA.

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade, injuridicidade e boa técnica legislativa do PL 4.449/12 e da Emenda da CVT.

Sala as Sessões, 01 de outubro de 2013.

Deputado MARCELO ALMEIDA (PMDB/PR)

FIM DO DOCUMENTO
