C0071817A

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# PROJETO DE LEI N.º 536, DE 2019

**(Do Sr. Juscelino Filho)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a concessão gratuita do documento de habilitação a membros desempregados de famílias de baixa renda.

**DESPACHO:**
APENSE-SE AO PL-10141/2018.

**APRECIAÇÃO:**
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**
**Art. 137, caput - RICD**

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a concessão do documento de habilitação de forma gratuita a membros desempregados de famílias de baixa renda.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 158-A:

> "Art. 158-A. O candidato membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos, ou renda per capita inferior a meio salário mínimo, poderá ter as despesas com as aulas teóricas e práticas e com os exames previstos no art. 147 custeadas por meio dos recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320.
>
> § 1º O candidato deverá estar devidamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico.
>
> § 2º O benefício também se aplica aos custos decorrentes do exame de que trata o art. 148-A quando da mudança para a categoria C ou D.
>
> § 3º O benefício não se aplica aos seguintes casos:
>
> a) exames para renovação do documento de habilitação, inclusive no caso do § 2º;
>
> b) formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou com suspensão do direito de dirigir aplicada;
>
> c) novas tentativas de candidato reprovado, exceto na situação prevista no art. 151;
>
> d) candidato condenado por qualquer crime previsto no Código Penal ou neste Código, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, salvo se cumprida a pena e que a condenação não tenha sido por crime contra a vida;
>
> § 4º O Poder Executivo Federal regulamentará os procedimentos a serem adotados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para a concessão do benefício, bem como estabelecerá a quantidade de beneficiados anualmente, por unidade da Federação, de acordo com os recursos orçamentos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.
>
> § 5º Para os fins do disposto no caput, o Poder Executivo Federal poderá firmar convênios com os Estados, o Distrito Federal e entidades públicas ou entidades privadas credenciadas na forma do artigo 148 desta Lei." (NR)

Art. 3º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

> “Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e formação de condutores de que trata o art. 158-A.
>
> § 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, educação de trânsito e formação de condutores de que trata o art. 158-A.
>
> § 2º .....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil desenvolveu e implantou um robusto conjunto de programas sociais destinados a corrigir e superar as desigualdades existentes, sobretudo as que atingem as camadas mais pobres da população.

Sem dúvida, vários desses programas são bem sucedidos e cumprem a finalidade e os objetivos para os quais foram criados, principalmente os que estão vinculados ao atingimento de metas assumidas oficialmente pelo país como signatário de instrumentos internacionais de combate à extrema pobreza, por exemplo.

A maioria dos programas sociais ditos de puro caráter assistencial é gratuita ou de preços simbólicos, geralmente financiados por mecanismos de compartilhamento de custos e de despesas, de “doação” e/ou de clássica transferência de renda.

No Brasil, boa parte dos programas sociais mais relevantes é – sem demérito - de caráter predominantemente assistencial, de segurança nutricional e alimentar.

Por longo tempo, seguindo essa lógica, o crescimento exponencial da demanda pelos programas sociais e o atendimento de milhões de beneficiários de baixa renda foi observado de modo bastante claro como sendo um resultado a ser até comemorado, porquanto foi decisivo para a redução dos índices de extrema pobreza, tanto nas periferias dos grandes centros urbanos quanto nos rincões mais distantes do interior, nas zonas rurais.

Entretanto, a tendência natural é de que as políticas públicas efetivas, os programas governamentais eficazes e os projetos sociais eficientes que possuem essa tipologia precisam ter “portas de saída”, soluções pontuais, tópicas ou preferencialmente integradas que estimulem e apoiem os beneficiários (eventualmente com acréscimo

de recursos) a encontrar alternativas que rompam a dependência exclusiva deles à assistência dessas iniciativas oficiais e que criem oportunidades para que eles encontrem o próprio caminho para uma melhor qualidade de vida pessoal e/ou familiar.

É a configuração denominada de inserção econômica ou produtiva, de ingresso no mercado de trabalho ou de empregabilidade, um dos maiores desafios dos programas sociais, em todo o mundo, até porque programas assistenciais rotulados como permanentes ou contínuos vêm sendo estigmatizados negativamente.

Pelo que noticia a mídia e do que se sabe ainda até agora, o Governo Federal parece estar inclinado a adotar essa abordagem proativa, provavelmente através do Ministério da Cidadania, que certamente deverá ser um dos focos de parceria, nos termos genéricos já propostos neste PL, que tem esse espírito inovador.

É sabido que as camadas mais pobres da população brasileira possuem restritas oportunidades de trabalho e emprego, de modo que – para essas pessoas - possuir uma Carteira Nacional de Habilitação – CNH é uma real possibilidade de uma atividade laboral e/ou econômica.

Ocorre que as exigências criadas pela atual legislação de trânsito oneram o processo de habilitação (cursos, exames, provas, taxas administrativas), restringindo sobremaneira o acesso de pessoas carentes à CNH e adicionando dificuldade que contribui para ampliar o distanciamento socioeconômico dessas camadas mais vulneráveis em relação àquelas com mais recursos.

Consta que o custo médio do processo de obtenção da carteira nacional de habilitação pode chegar à casa de alguns milhares de reais.

A gratuidade proposta pelo presente projeto procura combater essa desigualdade, na medida em que facilita o acesso à CNH e, consequentemente, ao mercado de trabalho, das pessoas inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal, cujas famílias possuem renda mensal de até meio salário mínimo por pessoa ou renda mensal total de até dois salários mínimos.

É importante frisar que a gratuidade proposta não acarreta impacto orçamentário, financeiro ou fiscal para a União ou entes federativos, vez que será custeada pelo Fundo de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET, acrescendo a ele a cobertura dos custos do processo de habilitação dos condutores de veículos em causa, em concorrência com outras atribuições legais.

A Lei 9.503 (que Institui o Código de Trânsito Brasileiro) é de setembro de 1997, um diploma extenso, denso e complexo com mais de 300 artigos e que foi alterado muitas vezes ao longo de mais de 20 anos, além de complementação e/ou regulamentação por decreto, norma, instrução e lei subsequente ou complementar.

Entre inúmeros assuntos pertinentes ao Sistema Nacional de Trânsito, ela contempla requisitos, exigências, etapas, regras e procedimentos relativos exclusivamente aos exames, mas sem fazer referência direta ao pagamento ou gratuidade.

No artigo 147-A, há certo balizamento dos interesses econômicos da cadeia produtiva do processo de habilitação, na medida em que entes públicos são impedidos de interferir na livre concorrência, na fixação de preços, na limitação do número de empresas ou de locais e na fixação de preços ou no estabelecimento de regras de exclusividade territorial de exames toxicológicos, por exemplo.

A gratuidade implícita na realização dos exames de habilitação é abordada na Lei 9.503/1998, apenas no parágrafo segundo do artigo 152, que dispensa os militares das Forças Armadas, policiais e bombeiros dos órgãos de segurança pública que possuírem cursos ministrados em suas corporações.

Claro, órgãos públicos têm centros de custos de algum modo vinculados aos impactos da gratuidade, como, por exemplo, as taxas cobradas pelo DETRAN (contempladas como receitas) ou o eventual incremento da demanda nos canais de atendimento oriundo de mais clientes, inclusive os que forem contemplados com “bolsa-habilitação” em cursos privados.

Mas, julgamos que a receptividade potencial à proposta legislativa é unânime, pois a gratuidade da carteira nacional de habilitação é um tema de interesse do país, tanto que já vem sendo objeto de preocupação e de busca de solução por parte dos governos estaduais, alguns dos quais até já possuem uma estratégia definida para isso, inclusive sob o abrigo de diplomas legais.

Também no Congresso Nacional há registro de iniciativas anteriores contempladas em proposições legislativas que buscaram encontrar soluções específicas para a viabilização da ideia da gratuidade da CNH, mas nenhuma delas chegou a bom termo.

No caso da empregabilidade, por óbvio, há de se buscar a máxima sintonia com o mercado de trabalho local, regional e setorial (operadores de veículos agrícolas, por exemplo), urbano (motorista de ônibus coletivo, por exemplo) ou rural (moto-taxistas, por exemplo), inclusive com as muitas ações do Sistema Nacional de Emprego, o SINE, que pode contribuir bastante no apontamento de tendências ou de

necessidades pontuais, na indicação de cursos de capacitação para requalificação/realocação de profissionais.

Há registro de que órgãos estaduais de trânsito ainda oferecem hoje ou certamente ofereceram no passado cursos gratuitos teóricos de capacitação para os candidatos aos exames de habilitação, uma opção de solução de próprio custeio ou de contorno ao impositivo pagamento direto a autoescolas, que pode ser considerada no contexto da iniciativa ora proposta.

Algumas entidades representativas de segmentos empresariais ou setoriais oferecem – por sua própria iniciativa voluntária e/ou segundo seus próprios critérios - cursos gratuitos de formação e/ou de capacitação para o exercício de atividades profissionais, como, por exemplo, no chamado Sistema S (“que tem receita associada a verbas públicas”), com destaque para o Projeto CNH SOCIAL (Primeira Habilitação para o Transporte, que concede a primeira CNH Categoria B a jovens de baixa renda) e para o Projeto Habilitação Profissional para o Transporte – Inserção de Novos Motoristas (que concede gratuitamente a mudança de categoria da CNH), no âmbito do Serviço Social do Transporte – SEST e/ou do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT. No contexto do PL, a gratuidade da CNH pode ser também aqui considerada complementarmente, inclusive como opção de parceria (como se prevê), uma vez que na prática há demandas represadas e/ou não atendidas, conforme noticia o portal da entidade, que informa não haver inscrições abertas e que não há previsão de abertura de novas vagas.

Lateralmente, a expectativa é a de que a meritória proposição legislativa em causa incentive a expansão da gratuidade em outros programas, inclusive nos estados federativos ou até nos municípios, sob inspiração do conceito de empregabilidade e de inserção laboral e/ou econômica, que certamente é bem-vinda tanto para os órgãos públicos quanto para a iniciativa privada.

Diante do exposto, rogo aos nobres pares o apoio para aprovar a presente proposição que, transformada em Lei, contribuirá para diminuir as desigualdades sociais, reduzir o desemprego, aumentar a empregabilidade pela ampliação do perfil profissional individual num mercado de trabalho cada vez mais exigente e seletivo, incrementar a renda e melhorar a qualidade de vida de pessoas e famílias.

Sala das Sessões, em 6 de fevereiro de 2019.

**Deputado JUSCELINO FILHO**
**DEM/MA**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

# 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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

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

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

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

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

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

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

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

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

I - fixar preços para os exames;

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

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 149. (VETADO)

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 151. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.

Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º Na comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 2º Os militares das Forças Armadas e os policiais e bombeiros dos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações serão dispensados, para a concessão do documento de habilitação, dos exames aos quais se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo Contran. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º O militar, o policial ou o bombeiro militar interessado na dispensa de que trata o § 2º instruirá seu requerimento com ofício do comandante, chefe ou diretor da unidade administrativa onde prestar serviço, do qual constarão o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópia das atas dos exames prestados. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 153. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.

Art. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura,

faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998*

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (VETADO)

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, conterá 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 )*

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§ 1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.724, de 4/10/2018)*

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....
.....

**FIM DO DOCUMENTO**