CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 3.920-B, DE 2008

(Do Senado Federal)

PLS nº 202/2007
Ofício (SF) nº 1.313/2008

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para incluir as atividades de salvamento e resgate no trânsito entre as destinações possíveis dos recursos arrecadados com as multas de trânsito; tendo parecer: da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação deste, e pela rejeição dos de nºs 279/03, 744/03, 1365/03, 3052/04, 3270/04, 3451/04, 3856/04, 4016/04, 5411/05, 6628/06, 6948/06, 7504/06, 698/07, 1128/07, 2576/07, 2884/08, 2977/08, 3008/08, 4191/08 e 4292/08, apensados (relator: DEP. JOSÉ CARLOS ARAÚJO); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição dos Projetos de Lei nºs 279/03, 744/03 e 1365/03, apensados (relator: DEP. MAURO LOPES); da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 279/03, 744/03 e 1.365/03, apensados, com substitutivo (relator: DEP. PAULO RUBEM SANTIAGO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste; dos de nºs 2894/11, 6905/13, 744/03, 1365/03, com emenda, 5411/05, 6628/06, 6948/06, 1128/07, 2714/11, 8106/14, 4191/08, com emendas, 711/11, 5972/13, com emenda, 3270/04, com emendas, 3451/04, 3856/04, 4016/04, 7504/06, 2576/07, com emendas, 2884/08, com emendas, 6640/09, 1162/11, com emenda, 3449/12, com emenda, 7262/14, com emenda, 698/07, 2977/08, 3008/08, 686/11, com emenda, 279/03, 3052/04, 4292/08, 6396/09, 5305/23, 6034/13, 7044/14, 1783/15, com emenda, 7653/14, com emendas, e 2763/15, apensados; do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação, com subemenda; e das Emendas apresentadas

(*) Atualizado em 23/10/19, para inclusão de apensados (74)

CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Defesa do Consumidor (relator: DEP. VENEZIANO VITAL DO RÊGO).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
DEFESA DO CONSUMIDOR;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).
APENSEM-SE A ESTE OS PLS 279/2003 E PL 3052/04 E RESPECTIVOS APENSADOS.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 279-B/03, 744/03, 1365/03, 3052/04, 3270/04, 3451/04, 3856/04, 4016/04, 5411/05, 6628/06, 6948/06, 7504/06, 698/07, 1128/07, 2576/07, 2884/08, 2977/08, 3008/08, 4191/08 e 4292/08

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor:
- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Novas apensações: 6396/09, 6640/09, 686/11, 711/11, 1162/11, 2714/11, 2894/11, 3449/12, 5305/13, 5972/13, 6034/13, 6905/13, 7044/14, 7262/14, 7653/14, 8106/14, 1783/15 e 2763/15

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Subemenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (17)
- Subemenda adotada pela Comissão

VI - Novas apensações: 3560/15, 4277/16, 4296/16, 4896/16, 5489/16, 5786/16, 6469/16, 6639/16, 6993/17, 7163/17, 7208/17, 7533/17, 7848/17, 8241/17, 8714/17, 9430/17, 9553/18, 9842/18, 10141/18, 10161/18, 10246/18, 11057/18, 329/19, 536/19, 923/19, 3123/19, 3352/19, 3609/19, 3755/19, 3904/19, 3978/19, 4001/19, 4125/19, 4456/19, 4879/19 e 5482/19

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

....." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 20 de agosto de 2008.

Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente do Senado Federal

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....
.....

PROJETO DE LEI Nº 279-B DE 2003
(DO SR. LÉO ALCÂNTARA)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas no trânsito; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 744/03 e 1.365/03, apensados (relator: DEP. MAURO LOPES); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação deste e dos de nºs 744/03 e 1.365/03, apensados, com substitutivo (relator: DEP. PAULO RUBEM SANTIAGO).

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3920/2008

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 744/03 e 1.365/03

III - Na Comissão de Viação e Transportes:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, infra-estrutura de transportes, fiscalização e educação de trânsito, obedecidos os seguintes percentuais de destinação: (NR)"

" I - setenta por cento serão aplicados em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito; (NR)"

" II - Vinte e cinco por cento serão aplicados em obras de infra-estrutura de transportes; (NR)"

" III - cinco por cento serão depositados, mensalmente, na conta do Fundo de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET -, de âmbito nacional, para aplicação em segurança e educação de trânsito. (NR)"

" § 1º No caso de devolução por deferimento de recurso do valor arrecadado com multa processada, o valor devolvido será descontado do montante depositado no FUNSET no mês subsequente. (NR)"

" § 2º A aplicação do percentual de que trata o inciso II será mensal, proibindo-se sua acumulação. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Trânsito e transporte são temas correlatos que se interpõem. Em algumas críticas relativas à segurança do trânsito, a aplicação dos recursos oriundos da arrecadação das multas em sinalização e engenharia de tráfego demandam obras de infra-estrutura, para os quais se justifica o atendimento imediato. Considerando as dificuldades da liberação de recursos orçamentários para essas obras, impõe-se sua dotação mediante outras fontes.

De fato, a proposta aqui apresentada provê o respaldo jurídico a procedimentos observados em muitos municípios quanto à utilização de parcela da receita oriunda da arrecadação do pagamento das multas de trânsito para solucionar problemas de infra-estrutura de transportes, que reclamam soluções imediatas, para o que foi prevista a aplicação mensal do percentual 25% do montante arrecadado, proibindo-se sua acumulação.

Impõe-se, por outro lado, estatuir o procedimento relativo ao desconto do montante a ser depositado na conta do FUNSET, no caso de devolução, por parte dos municípios, do valor de multa objeto de deferimento de recurso.

Proposição nesse sentido foi apresentada pelo Deputado Sampaio Dória, tendo sido arquivada em decorrência do término da legislatura

passada.

Pela importância e elevado alcance social da medida contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2003.

Deputado LEO ALCÂNTARA

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 744, DE 2003

(Do Sr. Bispo Rodrigues)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para aumentar o percentual do valor das multas de trânsito arrecadadas a ser destinado para segurança e educação de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. .....

Parágrafo único. O percentual de vinte por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito."(NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A questão das multas de trânsito, no Brasil, tem gerado discussões acaloradas entre motoristas de todos os estratos sociais ou econômicos, criando muitas controvérsias. Muitos acreditam que as multas de trânsito são apenas um meio para arrecadação de recursos destinados à manutenção dos órgãos rodoviários. Outros têm plena noção da importância das multas no processo educativo dos condutores. Essa relação é reforçada, inclusive, pela previsão de destinação de uma parcela dos recursos arrecadados com multas de trânsito para aplicação em segurança e educação de trânsito.

O percentual de 5% do valor das multas de trânsito, no entanto, é insuficiente para manter campanhas de segurança e de educação de trânsito permanentes, que devem ser sempre variadas e sugestivas, trazendo muitas informações e fazendo com que os condutores se tornem cada vez mais conscientes e mais responsáveis.

Ampliando este percentual, a segurança de trânsito e as campanhas educativas realmente poderão ser expandidas e realizadas durante todo o ano e não apenas durante a semana de trânsito, no mês de setembro, como em geral acontece. Aumentar de cinco para vinte por cento é, dessa forma, um ponto crucial para todos, pedestres e motoristas, na medida em que vai propiciar-nos um trânsito mais seguro.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei que representa mais uma etapa em defesa do trânsito e da segurança dos cidadãos.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2003.

Deputado Bispo Rodrigues

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.365, DE 2003

(Do Sr. Almir Moura)

Altera a redação do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Transito Brasileiro" e dispõe sobre a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será depositada mensalmente em um fundo de âmbito nacional destinado ao gerenciamento desses recursos (NR).

§ 1º Os valores arrecadados com as multas de trânsito serão repartidos, trimestralmente, da seguinte forma:

I – 5% (cinco por cento) serão depositados na conta do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, regulamentado pela Lei nº 9.602/98;

II – 5% (cinco por cento) serão destinados à União;

III – 30% (trinta por cento) serão repartidos entre todos os Estados e o Distrito Federal;

IV – 40% (quarenta por cento) serão repartidos entre todos os Municípios;

§ 2º O Estados e os Municípios participarão do fundo referido no *caput*, na proporção de suas respectivas populações, sendo que o Distrito Federal participará, concomitantemente, em ambas as esferas, igualmente na proporção de

sua população.

§ 2º Os repasses previstos para cada ente federativo serão utilizados da seguinte forma:

I – 60% (sessenta por cento) em conservação e ampliação do sistema viário de sua circunscrição;

II – 20% (vinte por cento) em engenharia de tráfego, educação de trânsito e sinalização;

III – 20% (vinte por cento) em fiscalização e policiamento de trânsito.

§ 3º Será condição para o repasse dos valores arrecadados pelas multas de trânsito, a comprovação da aplicação dos recursos constantes de liberações anteriores na forma fixada no parágrafo anterior, excetuando-se ao que se refere o inciso I, do § 1º deste artigo.

§ 4º Sem prejuízo da punição de outros agentes públicos envolvidos e da aplicação de outras sanções cabíveis, o Ministro dos Transportes, o Ministro das Cidades, o Presidente do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, os Governadores dos Estados e os Prefeitos Municipais incorrem em improbidade administrativa pela indevida aplicação dos recursos previstos nesta lei.(AC)”

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa dias) dias a contar da data de sua publicação oficial.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste projeto de lei é, ao propor a criação de um fundo de âmbito nacional para gerenciamento dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, combater a tendência observada entre administrações Estaduais e Municipais de trânsito de querer arrecadar cada vez mais, por meio de autuações contra condutores de veículos automotores.

Atualmente, os recursos arrecadados com as multas ficam ou nos Estados ou nos Municípios, o que os incentiva a proceder de forma gananciosa e até abusiva, mediante o seu poder de fiscalizar o trânsito. Isso tem causado muitas injustiças e prejuízos aos condutores, que vêm denunciando a vigência de um

“indústria de multas” no País.

Se direcionarmos a um fundo de âmbito nacional todos os recursos arrecadados com as multas de trânsito, acreditamos que esses procedimentos condenáveis dos Estados e Municípios serão arrefecidos. Essa medida seria complementada com uma distribuição justa de recursos, entre União, Estados e Municípios, na forma proposta neste projeto, para que fossem aplicados no setor viário e também atendendo às exigências do trânsito, como formuladas pelo art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Pela importância desta proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 01 de julho de 2003.

Deputado ALMIR MOURA

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 9.602, DE 21 DE JANEIRO DE 1998

Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências.

Art. 1º Os arts. 10, 14, 108, 111, 148, 155, 159, 269 e 282, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar acrescidos dos seguintes dispositivos:

"Art. 10.....

.....

XXII - um representante do Ministério da Saúde."

"Art. 14.....

.....

XI - designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores."

"Art. 108.....

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código."

"Art. 111.....

.....

III - aposição de inscrições, películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas, quando comprometer a segurança do veículo, na forma de regulamentação do CONTRAN."

"Art. 148.....

.....

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."

"Art. 155.....

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."

"Art. 159.....

.....

10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental.

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."

"Art. 269.....

.....

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular."

"Art. 282.....

.....

4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor."

Art 2º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º, 3º e 4º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 147.....

.....

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.

3º O exame previsto no parágrafo anterior, quando referente à primeira habilitação, incluirá a avaliação psicológica preliminar e complementar ao referido exame.

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."

Art 3º O inciso II do art. 281 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 281.....
.....

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação."

Art 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito.

Art 5º A gestão do FUNSET caberá ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art 6º Constituem recursos do FUNSET:

I - o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - as dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais;

III - as doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;

IV - o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I deste artigo;

V - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;

VI - a reversão de saldos não aplicados;

VII - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei.

Art 7º Ficam revogados o inciso IX do art. 124; o inciso II do art. 187; e o § 3º do art. 260 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art 8º Esta Lei entra vigor na data de sua publicação.

Brasília, 21 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Iris Rezende

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em exame propõe que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada nos campos propostos pelo Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, mas também em infra-estrutura de transportes.

Determina que deverão ser obedecidos os seguintes percentuais de destinação dessa arrecadação:

I – 70% serão aplicados em sinalização, engenharia de tráfego , de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito;

II – 25% serão aplicados em obras de infra-estrutura de transportes;

III – 5% serão depositados mensalmente na conta do Fundo de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

Estabelece que no caso de devolução, por deferimento, de recurso do valor arrecadado com multa processada, o valor devolvido será descontado do montante depositado no FUNSET, no mês subseqüente.

Determina, finalmente, que a aplicação do percentual destinado à infra-estrutura de transportes será mensal, proibindo-se a sua acumulação.

A este projeto de lei foram apensados os seguintes:

1. PL nº 744/03 que altera o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503/97, aumentando o percentual do valor das multas de trânsito arrecadadas a ser depositado mensalmente na conta do FUNSET, fundo destinado à segurança e educação de trânsito;

2. PL nº 1.365/03, que dispõe sobre a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. Este PL, além de estabelecer a repartição trimestral dos recursos entre o FUNSET, a União, os Estados e os Municípios, determina as formas em que serão utilizados esses repasses. Entre elas, a de que 60% serão destinados à conservação e ampliação do sistema viário da circunscrição de cada esfera de governo. Dá, ainda, outras providências como condições para o repasse, e fixa penalidades pela indevida aplicação dos recursos previstos;

3. PL nº 1.706/03, estabelecendo que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito será aplicada, prioritariamente, no melhoramento das condições de segurança das vias onde houverem sido cometidas as respectivas infrações, vinculado o emprego dos recursos, exclusivamente, à sinalização, iluminação, engenharia de tráfego e de campo, fiscalização, policiamento e educação de trânsito.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação dos diferentes projetos de lei sob exame em aplicar parte da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito na infra-estrutura viária e de transportes, apesar de demonstrar uma boa intenção no que se refere à recuperação desse setor, nos parece equivocada. Com efeito, a viação e os transportes no País carecem de recursos, mas de uma quantidade enorme de recursos, a qual nunca seria suprida apenas por parte da arrecadação com as multas de trânsito.

Além do mais, se formos tirar dessa arrecadação o necessário para a recuperação da infra-estrutura viária e de transportes, o restante para aplicação em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação, que são áreas em que se envolve diretamente a administração de trânsito, seria insuficiente. Eis a razão de termos que preservar esta fonte de recursos para aplicação na melhoria da qualidade do trânsito.

Não devemos esquecer que, para a recuperação do sistema viário e de transportes, já estão previstos parte dos recursos da CIDE - a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, de que trata a Lei nº 10.636/2002.

Quanto à destinação de recursos para o FUNSET – fundo de âmbito nacional para a segurança e educação de trânsito, não há com o que se preocupar, pois a Lei nº 9.602/98 já dispõe sobre os recursos que devem alimentar esse fundo de forma adequada, coerente e generosa.

No que se refere à distribuição dos valores arrecadados com as multas entre as diferentes esferas de governo, a partir de um único fundo a ser criado, acreditamos que da forma como está sendo proposta, só fará aumentar a burocracia e custos com fiscalização e controle. Na verdade, essa distribuição já existe, nas formas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro nos seus artigos 19 a 24, e funciona sem problemas.

Diante do exposto, somos pela rejeição do PL nº 279/2003 e dos seus apensos, o PL nº 744/2003, o PL nº 1.365/2003 e o PL nº 1.706/2003.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2003.

Deputado MAURO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 279/03 e os de nºs 744/03, 1.365/03 e 1.706/03, apensados, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Neuton Lima, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Antônio Nogueira, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Deley, Fernando Gonçalves, Francisco Appio, Gilberto Nascimento, Gonzaga Patriota, Iriny Lopes, Jorge Boeira, Leônidas Cristino, Marcelino Fraga, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Milton Monti, Oliveira Filho, Osvaldo Reis, Pedro Chaves, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Almeida de Jesus, Carlos Alberto Leréia, Guilherme Menezes, Isaías Silvestre e Paulo Feijó.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2003.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 279, de 2003, de autoria do nobre Deputado Léo Alcântara, visa a alterar o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, para redefinir a destinação do produto da receita oriunda de multas de trânsito, incluindo, entre as aplicações previstas no dispositivo em vigor, a infra-estrutura de transportes, e destinando a esta finalidade um quarto da referida receita.

Apensos ao principal, encontram-se:

a) o Projeto de Lei nº 744, de 2003, de autoria do nobre Deputado Bispo Rodrigues, que propõe seja alterado o parágrafo único do referido art. 320 do CTB, para aumentar de cinco para vinte por cento o percentual da arrecadação com multas de trânsito a ser destinada ao Fundo de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

b) o Projeto de Lei nº 1.365, de 2003, de autoria do ilustre Deputado Almir Moura, que destina a totalidade dos recursos arrecadados com multas de trânsito a Fundo nacional, cujos recursos seriam repartidos, segundo percentuais fixados, entre os Entes da Federação, e aplicados não somente nas atividades atualmente previstas em lei, como também na conservação e melhoramento do sistema viário de cada Ente, também segundo parcelas percentualmente definidas;

c) o Projeto de Lei nº 1.706, de 2003, de autoria do ilustre Deputado Joaquim Francisco, que propõe seja o produto da arrecadação das multas de trânsito prioritariamente aplicado no melhoramento das condições das vias onde hajam sido cometidas as respectivas infrações. O PL acrescenta, ainda, a iluminação de vias entre as aplicações previstas dos recursos arrecadados, e comete ao CONTRAN a atribuição de fixar os termos em que se dará o repasse dos recursos, sempre que "o órgão ou entidade rodoviária ou de trânsito que houver aplicado a penalidade não tiver competência legal para promover, diretamente, o melhoramento" das vias, da forma proposta.

As proposições foram inicialmente encaminhadas à Comissão de Viação e Transportes, que deliberou pela sua rejeição. O feito vem a esta Comissão de Finanças e Tributação, para análise da adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, e de mérito, não tendo recebido emendas no prazo regimental. A matéria deverá, a seguir, ser submetida à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Examinada a matéria sob o enfoque das Finanças Públicas, não nos resta dúvida quanto à conveniência e oportunidade de se reexaminar a destinação e a forma de aplicação do produto da arrecadação das multas de trânsito, especialmente tendo em vista que, desde a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em 1997, essa receita tem-se multiplicado de forma desmesurada, como resultado da disseminação do uso de instrumentos eletrônicos de controle de velocidade em nossas vias, gerando o que tem sido chamado com propriedade de "indústria de multas", que se aproveita, na grande maioria das vezes, de pequenos descuidos do cidadão-contribuinte para flagrá-lo conduzindo seu veículo em velocidade ligeiramente superior à permitida para a via e impor-lhe pesada penalidade pecuniária.

Além disso, deve-se ter muito bem em conta que a fiscalização da aplicação do montante arrecadado com multas é, para dizer o mínimo, extremamente precária, a estimular a voracidade arrecadadora de muitos administradores públicos, não havendo qualquer norma que determine a divulgação, com regularidade, de informações à sociedade sobre os montantes efetivamente arrecadados, sua destinação e sobre os resultados obtidos com a aplicação dos recursos, em termos, principalmente, de redução de acidentes de trânsito e de melhoria da trafegabilidade das vias, tanto federais como estaduais e municipais.

Observe-se, adicionalmente, que o agigantado crescimento da arrecadação de multas de trânsito permite perfeitamente que se amplie o leque de aplicações legais previstas, sem qualquer prejuízo para o atendimento das despesas originalmente estabelecidas no art. 320 do CTB. Essa ampliação dos itens de despesas a serem cobertas ensejará a destinação de recursos para a conservação e a ampliação do sistema viário, que se constitui nitidamente em ponto crítico na infra-estrutura brasileira, causa de uma infinidade de acidentes de trânsito, com nefastos resultados, tanto no que diz respeito a danos pessoais, com mortos e feridos, como também pela sobrecarga que representam para o sistema público de saúde, e, ainda, pelo aumento do desgaste dos veículos e, conseqüentemente, de fretes e seguros, acarretando redução da competitividade da economia brasileira, ainda fortemente dependente do sistema rodoviário para o transporte de mercadorias.

Examinadas as proposições à luz dessas considerações, entendemos que mereça aprovação, quanto ao mérito, o PL nº 1.365, de 2003, que destina a totalidade dos recursos arrecadados com multas de trânsito no País a Fundo de âmbito nacional, do qual participarão Estados, Distrito Federal e Municípios, com percentuais fixos de aplicação dos recursos em cada grupo de atividades previstas. Essa proposta, a um tempo, desincentivará a referida “indústria de multas” e garantirá melhor distribuição e controle sobre os recursos arrecadados e aplicados.

No entanto, julgamos carecer o PL nº 1.365, de 2003, de aprimoramento no que diz respeito aos seguintes aspectos:

- o percentual a ser destinado a cada Ente da Federação deve ser redefinido, tendo em vista que, da forma proposta, seu somatório não atinge cem por cento;

- os recursos a serem destinados à União, devem incluir os depositados na conta do FUNSET, aplicados em segurança e educação de trânsito;

- o rateio dos recursos arrecadados deve ser proporcional ao número de veículos licenciados em cada Estado e Município, não à respectiva população;

- a aplicação do produto da arrecadação de multas de trânsito em conservação e ampliação do sistema viário não deve ser percentualmente superior ao total das destinações originalmente previstas no CTB, sob pena de se chegar ao exagero de desvirtuar a finalidade precípua dessa receita, qual seja a de garantir recursos para a intensificação das ações de educação de trânsito, fiscalização e engenharia de tráfego;

- o estabelecimento de condições operacionais para o repasse dos recursos arrecadados, prevista no proposto § 3º do art. 320 do CTB, como também seu controle e fiscalização, pode e deve ser deixada para regulamento, não havendo necessidade de fixá-las no texto da lei;

- o proposto § 4º do art. 320 do CTB, que define como improbidade administrativa a aplicação indevida de recursos, é supérfluo, nada acrescentando à atual definição legal da matéria;

- deve ser acrescido ao Projeto dispositivo que regule o procedimento a ser adotado nos casos de devolução do valor arrecadado com multas de trânsito, resultante do deferimento de recurso contra a aplicação da respectiva infração, como encontra-se previsto no PL nº 279, de 2003.

Quanto a este último Projeto, que propõe a inclusão da infra-estrutura de transportes entre as aplicações dos recursos arrecadados com multas de trânsito e fixa percentual a ser destinado a esse tipo de despesa, nosso parecer é por sua conveniência e oportunidade, apenas com as ressalvas relativas ao percentual a ser aplicado em infra-estrutura de transportes e à proposta obrigatoriedade de aplicação de determinado montante, a cada mês,.

Observe-se que esta última exigência, no que tange ao prazo estipulado, não encontra respaldo na realidade da administração financeira de qualquer dos níveis de governo, tanto federal como estadual ou municipal, que sabidamente dependem, para a execução da despesa, do cumprimento de uma série de procedimentos administrativos, os quais nem sempre permitem a agilidade pretendida no Projeto. A aprovação do Projeto requereria a supressão desse dispositivo, ainda mais se considerada sua duvidosa adequação orçamentária, em face do caráter meramente autorizativo do orçamento e da discricionariedade que detém o Poder Executivo na definição de sua programação financeira a cada exercício.

No que tange ao PL nº 744, de 2003, ainda que reconhecendo sua conveniência, para ampliar as ações custeadas pelo FUNSET, julgamos excessivo o aumento de sua receita na proporção proposta. A duplicação do atual percentual, de cinco por cento, e sua aplicação sobre base de arrecadação várias vezes superior à da época da aprovação do CTB, como vem ocorrendo, será certamente suficiente para garantir o acréscimo pretendido na receita daquele Fundo, de forma a ensejar a ampliação da atuação do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

Diante dessas considerações, apresentamos, em anexo, Substitutivo, de nossa autoria, que incorpora dispositivos do PL nº 1.365, de 2003, do PL nº 279, de 2003, e do PL nº 744, de 2003, com as alterações julgadas indispensáveis, conforme descritas neste voto.

Quanto ao PL nº 1.706, de 2003, entendemos que a decisão operacional, sobre que vias beneficiar com a receita arrecadada, deve permanecer na alçada de cada Ente Federativo, não cabendo descer a este nível de detalhe sobre a aplicação de recursos em lei federal. Acresça-se que julgamos merecer exame acurado, quanto à sua constitucionalidade, a redação proposta para o novo § 2º do art. 320 do CTB, que atribui competência a órgão da administração federal, no caso o CONTRAN. Evidentemente, trata-se de matéria a ser perfeitamente elucidada quando do exame da proposição pela egrégia Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Cabe a esta Comissão examinar ainda as proposições quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual e normas pertinentes à receita e despesa públicas, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e da Norma Interna, datada de 29 de maio de 1996, da Comissão de Finanças e Tributação, que "estabelece procedimentos para exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira".

Importa ressaltar que a atribuição para legislar sobre a matéria é privativa da União, ainda que a imposição, arrecadação e compensação de multas de trânsito constituam competências distribuídas entre os Entes da Federação, a depender da via onde haja ocorrido a infração, sendo, portanto, perfeitamente cabíveis as proposições sob exame, que têm simplesmente o cunho de redefinir a destinação a ser dada ao produto da arrecadação das multas de trânsito.

Pelas razões expostas, somos pela não-implicação em aumento ou diminuição da receita ou despesa públicas do Projeto de Lei nº 279, de 2003, bem assim dos Projetos apensados nº 744, de 2003, nº 1.365, de 2003, e nº 1.706, de 2003, não cabendo pronunciamento quanto à sua adequação orçamentária e financeira. Quanto ao mérito, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.706, de 2003, e pela aprovação dos Projetos de Lei nº 279, de 2003, nº 744, de 2003, e nº 1.365, de 2003, na forma do Substitutivo anexo, de nossa autoria.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2004.

Deputado Paulo Rubem Santiago
Relator

SUBSTITUTIVO
AOS PROJETOS DE LEI N^{OS} 279, de 2003; 744, de 2003; e 1.365, de 2003

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e o art. 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei tem por objeto redefinir a destinação e a forma de aplicação do produto do recolhimento das multas impostas por infrações de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 320.** O valor total da receita arrecadada pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios com a cobrança das multas de trânsito será mensalmente depositada no Fundo Nacional de Trânsito - FUNTRAN, que fica instituído por esta lei.

§ 1º Dos recursos do FUNTRAN serão destinados:

I – vinte por cento à União, sendo:

a) dez por cento depositados na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, regulamentado pela Lei nº 9.602, de 1998;

b) os restantes dez por cento aplicados exclusivamente em conservação e melhoramentos de rodovias federais;

II - quarenta por cento aos Estados e ao Distrito Federal;

III – quarenta por cento aos Municípios.

§ 2º A União repassará trimestralmente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a parcela do saldo contábil do FUNTRAN que lhes couber nos termos do § 1º deste artigo, proporcionalmente ao número de

veículos licenciados em cada um desses Entes.

§ 3º Os recursos de que trata este artigo serão aplicados pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios da seguinte forma:

I – pelo menos vinte e cinco por cento em engenharia de tráfego e de campo, educação de trânsito e sinalização de vias;

II – pelo menos vinte e cinco por cento em fiscalização e policiamento de trânsito;

III – até cinqüenta por cento em conservação e ampliação do sistema rodoviário.

§ 4º No caso de devolução de valor arrecadado referente a multa processada, por deferimento de recurso administrativo contra sua aplicação, o Ente da Federação interessado poderá solicitar o desconto do respectivo valor no depósito a ser feito no mês subseqüente no FUNTRAN, desde que comprove a efetiva devolução ao contribuinte do valor pago."

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 6º.** .....

I – o percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, nos termos do art. 320, § 1º, inciso I, alínea *a*, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

....."

Art. 4º Esta lei entrará em vigor no primeiro dia do exercício financeiro imediatamente subseqüente à data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2004.

Deputado Paulo Rubem Santiago
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição

da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 279-A/03 e dos PL's n°s 744/03, 1.365/03 e 1.706/03, apensados, e, no mérito, pela aprovação do Projeto e dos PL's n°s 744/03 e 1.365/03, apensados, com Substitutivo, e pela rejeição do PL n° 1.706/03, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Paulo Rubem Santiago.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nelson Bornier, Presidente; Alexandre Santos, Paulo Rubem Santiago e Carlos Willian,Vice-Presidentes; Antonio Cambraia, Carlito Merss, Coriolano Sales, Delfim Netto, Eliseu Resende, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Francisco Dornelles, João Leão, José Pimentel, Luiz Carlos Hauly, Luiz Carreira, Mussa Demes, Onyx Lorenzoni, Pauderney Avelino, Paulo Afonso, Pedro Novais, Roberto Brant, Virgílio Guimarães, Yeda Crusius, Eduardo Cunha, Feu Rosa, Jonival Lucas Junior, José Militão e Wasny de Roure.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2004.

Deputado NELSON BORNIER
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 3.052, DE 2004

(Do Sr. Airton Roveda)

Altera a redação do art. 320 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a aplicação da receita arrecadada com cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 saúde.

§ 1º O percentual de trinta por cento da receita à qual se refere o “caput” deste artigo será destinado, mensalmente, ao Sistema Único de Saúde - SUS.

§ 2º 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.(NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A razão da inclusão do setor saúde como beneficiário dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito justifica-se pelo fato de que, segundo pesquisa do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, o terceiro maior custo gerado pelos acidentes de trânsito é com atendimento médico-hospitalar. No ano de 2001, essas despesas representaram 13% do valor total dos gastos gerados por acidentes e foram equivalentes a R$ 476 milhões. Tais custos envolveram pagamentos de recursos humanos, material e tratamentos de reabilitação.

Calcula-se que, havendo feridos, um acidente tem um custo médio de R$ 17,46 mil. Por outro lado, consta que o Sistema Único de Saúde (SUS) dispõe de recursos da ordem de apenas R$ 250 milhões para o atendimento de acidentados.

Sabemos que, apesar de, nos últimos anos, com a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro, ter havido uma redução do número de acidentes, a diferença entre os gastos tidos com acidentes e os recursos disponíveis para fazer face a essas despesas continua muito grande. Há, portanto, uma carência expressiva de meios financeiros para pagar as necessidades de atendimento aos acidentados.

Portanto, nada mais lógico e conveniente do que tentar suprir essa falta utilizando-se de parte da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. Afinal, esses custos devem ser, mesmo, pagos pelos infratores ou pelos criminosos de trânsito causadores de acidentes com vítimas.

Por essas razões, estamos apresentando este PL alterando a redação do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a aplicação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

Esperamos que essa iniciativa, que consideramos de real importância, possa ser aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 04 de março de 2004.

Deputado AIRTON ROVEDA

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.270, DE 2004

(Do Sr. Tadeu Filippelli)

Altera a redação do "caput" do Artigo 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3052/2004

O Congresso Nacional decreta,

Art.1° O **caput** do artigo 320, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320 Da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, no mínimo, 50% (cinqüenta por cento) do seu total serão aplicados em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito."

Art. 2º Acrescenta o parágrafo primeiro ao artigo 320, da Lei nº 9.503, com a redação na forma a seguir, renumerando-se o parágrafo único:

"§ 1º O restante da receita de que trata o caput será aplicado em infra-estrutura de transportes da localidade onde os recursos foram arrecadados.

§ 2º....."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 320 estabelece que o total da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito será aplicado em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Considerando a época em que esta lei foi editada, setembro de 1997, era justificável a destinação dessa receita para as atividades já mencionadas, vez que até aquele ano as penalidades ainda eram aplicadas quase que exclusivamente pelos guardas e agentes de trânsito, de forma manual, não constituindo assim uma receita tão expressiva.

A partir do momento em que os órgãos de trânsito, utilizando-se dos avanços tecnológicos, instalaram equipamentos eletrônicos - pardais e barreiras eletrônicas - em vias públicas com o objetivo de intensificar o controle e a fiscalização do trânsito, a receita anual originada das multas de trânsito alcançou valores bastante elevados, chegando, em algumas cidades, a crescer 500% (quinhentos por cento) em relação à receita da época em que a multa era aplicada manualmente. A tendência atual é da expansão das instalações de novos equipamentos eletrônicos de controle e fiscalização e, conseqüentemente, a continuidade do crescimento da receita com a arrecadação das multas de trânsito.

O que se verifica hoje nas cidades que executam o controle e a fiscalização de trânsito por meio eletrônico é a obtenção de receita elevada, com parte dela não aplicada ao final de cada exercício ou a sua aplicação integral, porém, com alguma parcela utilizada em outras atividades, com desvio da finalidade para a qual foi instituída.

Assim, o projeto de lei que tenho a honra de apresentar a esta Casa tem por objetivo reorientar a aplicação dessa receita, cujos recursos serão gastos naquelas atividades previstas no artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, bem como em outras também relacionadas com infra-estrutura de transportes, como seja a construção e recuperação de vias públicas, de pontes, etc. Dessa forma, peço o apoio dos meus ilustres colegas na aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 30 de março de 2004.

Deputado TADEU FILIPPELLI

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.451, DE 2004

(Do Sr. Ronaldo Vasconcellos)

Acresce parágrafo ao art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro dispondo sobre a destinação de multas arrecadadas por infrações de estacionamento.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3052/2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

"Art. 320 .....

§ 1º.....

§ 2º O valor total arrecadado por multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento cometidas em frente a instituições de ensino será revertido em benefício de melhorias das instalações de escolas públicas de primeiro e segundo graus."(NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As grandes cidades brasileiras e as regiões metropolitanas apresentam diversos problemas urbanísticos e um dos mais importantes refere-se ao trânsito. As principais ruas e avenidas estão cada vez mais congestionadas e, muitas vezes, não têm condições de serem ampliadas devido aos espaços restritos e aos elevados custos de desapropriação. Além disso, o número de veículos vendidos é cada vez maior e poucos são retirados de circulação. As vagas ao longo dos meios-fio, ademais de insuficientes, são desaconselháveis, para permitir maior fluidez do trânsito, principalmente durante os horários de pico.

As instituições de ensino sofrem, diariamente, essa dificuldade e os principais responsáveis são pais negligentes que estacionam em fila dupla ou em vagas proibidas, durante o tempo que acham necessário para esperar a saída dos filhos. Essa atitude de incivilidade afeta quase todos os outros condutores e a

aplicação das multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro é o melhor caminho para coibir o problema.

Entendemos que os recursos arrecadados com multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento cometidas em frente a instituições de ensino podem ser usados em melhorias das instalações das escolas públicas de primeiro e segundo graus. Para isso, estamos apresentando este projeto de lei, como um aprimoramento ao Código de Trânsito Brasileiro, esperando contar com o apoio dos eminentes Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de maio de 2004.

Deputado RONALDO VASCONCELLOS

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.856, DE 2004

(Do Sr. Carlos Sampaio)

Altera o "caput" do art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, dispondo sobre a aplicação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O “caput” do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro

de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, incluindo a confecção de placas indicativas de logradouros, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (NR).”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Alteração proposta na redação do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro tem em vista permitir que os recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito sejam aplicados, também, na confecção de placas indicativas de logradouros.

Consideramos essa medida importante, porque, afinal de contas, são essas placas que irão orientar os condutores de veículos em seus deslocamentos, principalmente urbanos. Na ausência delas, ou por sua deficiente manutenção, os motoristas perdem os referenciais, o que irá causar busca demorada de endereços, com efeitos nocivos para a fluidez do tráfego em função de paradas e manobras inconvenientes, além de maior consumo de combustível.

Como as municipalidades nem sempre se preocupam com a função das placas indicativas de logradouros em benefício do trânsito, o que fica demonstrado pelo relaxamento quanto a manter atualizada e em boas condições essa sinalização, achamos indispensável que a confecção dessas placas seja financiada com os recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

Pela importância dessa iniciativa, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 23 de junho de 2004.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.016, DE 2004

(Da Sra. Gorete Pereira)

Altera os arts. 19 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e os arts. 4º e 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre a destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso XII, do art. 19, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. .....

.....

XII – administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança, à educação de trânsito e à recuperação de vítimas de acidente de trânsito." (NR)

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 recuperação de vítimas de acidente de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de dez 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 à recuperação de vítimas de acidente de trânsito." (NR)

Art. 3º O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança, Educação de Trânsito e Recuperação de Vítimas de Acidente de Trânsito – FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, relativas à operacionalização da segurança, da educação de trânsito e da recuperação de vítimas de acidente de trânsito." (NR)

Art. 4º O inciso I, do art. 6º, da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º .....

I – o percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;" (NR)

Art. 5º A aplicação dos recursos destinados à recuperação de vítimas de acidente, em percentual não menor que cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, será definida em regulamentação específica, que deverá incluir, obrigatoriamente, o fornecimento de próteses e cadeiras de rodas às vítimas, comprovadamente carentes, que delas necessitarem.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, embora as novas medidas trazidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, tenham proporcionado uma ligeira baixa nos índices de acidentes de trânsito no Brasil, nosso País ainda mantém uma triste posição de destaque no que se refere à violência do tráfego.

Em nosso entendimento, entre as medidas que terão maior eficácia na redução do número de acidentes no trânsito brasileiro, especialmente no médio e longo prazos, certamente estará o investimento em educação para o trânsito. A destinação de 5% do montante arrecadado com as multas de trânsito, hoje prevista pelo CTB, para a segurança e educação do trânsito possibilitará, se bem aplicado, um gradual aumento da conscientização da população, e a conseqüente redução no número e na gravidade dos acidentes.

Ocorre que muitas vítimas do nosso tráfego, notadamente as pessoas mais carentes, precisam de uma resposta urgente das autoridades

constituídas no que diz respeito à situação de penúria em que se encontram.

Como sabemos, é grande o número de mutilados e feridos com danos irreversíveis, em conseqüência de acidentes de trânsito. Tais pessoas recebem, mesmo que em condições não totalmente satisfatórias, atendimento hospitalar gratuito na rede do Sistema Único de Saúde – SUS.

Em grande parte, o drama dessas pessoas, especialmente as que não têm boa situação financeira, começa após o período de internação hospitalar. Passada a assistência inicial, não raro os acidentados são levados para casa, onde não têm, nem mesmo, condição de adquirir uma prótese para seu membro mutilado ou uma cadeira de rodas que auxilie sua movimentação.

Tal situação torna-se ainda mais grave quando o acidentado era responsável pelo sustento da família, e passa a não mais ter condições de enfrentar o mercado de trabalho.

É imensa a parcela da população que passa por situação semelhante à que acabamos de relatar. Talvez nos acomodemos em nossa inércia, pelo fato de não encontrarmos tanto com essas pessoas nas ruas, onde poderíamos nos dar conta da realidade, até porque muitas delas estão “presas” em suas camas.

Por essas razões apresentamos este projeto de lei, para que se possa destinar um pequeno percentual dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, assim como o que é destinado à educação de trânsito, para o apoio e a recuperação das vítimas de acidente de tráfego.

Para tanto, propomos a ampliação do percentual das multas destinado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, de 5% para 10%, incluindo entre suas finalidades a recuperação de vítimas de acidente de trânsito. Devemos, sim, cuidar do futuro do trânsito brasileiro, sem nos esquecer, no entanto, das vítimas que hoje já se encontram desamparadas.

Pelas razões expostas, considerando ser este um tema da maior relevância para a justiça social e o bem-estar da população, contamos com o apoiamento dos ilustres Parlamentares para a discussão e aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2004.

Deputada GORETE PEREIRA

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.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistemas Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

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

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

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

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

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

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII- coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos orgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos estados e do Distrito Federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

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

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

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X.

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 9.602, DE 21 DE JANEIRO DE 1998

Dispõe sobre Legislação de Trânsito e dá outras providências.

.....

Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito.

Art. 5º A gestão do FUNSET caberá ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 6º Constituem recursos do FUNSET:

I - o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - as dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais;

III - as doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;

IV - o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes

sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I deste artigo;

V - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;

VI - a reversão de saldos não aplicados;

VII - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei.

Art. 7º Ficam revogados o inciso IX do art. 124; o inciso II do art. 187; e o § 3º do art. 260 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 21 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Iris Rezende

PROJETO DE LEI N.º 5.411, DE 2005

(Do Sr. Paulo Bauer)

Acrescenta dispositivo ao art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação de recursos arrecadados, com a cobrança de multas, pela Polícia Rodoviária Federal.

DESPACHO:
APENSE-SE A(O) PL-279/2003

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera acrescenta dispositivo ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre a destinação de recursos arrecadados com a cobrança de multas aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

"Art. 320.....

§ 1º.....

§ 2º Tratando-se da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito pela Polícia Rodoviária Federal, percentual mínimo de cinqüenta por cento será empregado na ampliação, reposição, modernização ou manutenção de equipamentos, materiais e veículos associados a programa de segurança nas rodovias federais. (NR)"

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do ano seguinte ao da sua promulgação.

JUSTIFICAÇÃO

Lamentavelmente, a grande ampliação da frota de veículos

automotores, nos últimos vinte anos, coincidiu com a redução da capacidade de investimento da União na qualidade e na segurança das rodovias federais.

Tinha-se a impressão que, à medida que mais e mais veículos ingressavam nas estradas, menos se fazia no sentido de manter os pavimentos, preservar a sinalização, ampliar o número de faixas de rolamento e equipar os órgãos de fiscalização, especialmente a Polícia Rodoviária Federal - PRF.

O resultado foi evidente, e trágico, para todo o País: um número elevadíssimo de mortos e feridos nas rodovias, grandes danos aos veículos e às cargas, retardo no transporte e aumento do desrespeito às normas de segurança no trânsito.

Embora algum esforço mais amplo já venha sendo feito no sentido de alterar esse estado de coisas, com destaque para a aprovação da CIDE-petróleo – que começa a proporcionar recursos para a melhoria do setor, parece claro que medidas pontuais também precisam ser tomadas.

Uma delas é a que se está propondo neste projeto de lei: a vinculação de parte significativa da receita arrecadada pela Polícia Rodoviária Federal, com a cobrança de multas de trânsito, a gastos cuja finalidade seja melhor equipar e aparelhar a Corporação, para o cumprimento de operações que visem à segurança nas rodovias.

Embora a receita de multas já seja utilizada pela PRF, assim como por outros órgãos competentes, o critério para alocação desses recursos, previsto no Código de Trânsito Brasileiro, é muito elástico, dando margem a que o Administrador determine prioridades mais relacionadas a interesses corporativos do que ao interesse público.

À sociedade importa, fundamentalmente, que a PRF alcance o desejado grau de eficiência em suas tarefas, recuperando a alta respeitabilidade e confiabilidade que já teve um dia.

Sem investimentos que tornem o trabalho dos patrulheiros mais produtivo, no entanto, não há muito espaço para otimismo.

Tão importante quanto o efetivo de policiais nos órgãos encarregados da segurança pública, são os recursos materiais que se colocam à disposição das corporações. Centrais de inteligência, computadores interligados, radares eletrônicos, sensores, câmeras, transmissores, veículos equipados, helicópteros, armamento moderno, são todos exemplos de engenhos que, se bem utilizados, podem pôr o trabalho policial em patamar muito mais elevado.

A PRF, tendo a obrigação de empregar 50% dos recursos oriundos da arrecadação das multas em itens como os descritos acima, certamente terá condições de preencher uma das principais lacunas que a separam da instituição imaginada e desejada pelos brasileiros.

Sala das Sessões, em 09 de junho de 2005.

Deputado PAULO BAUER

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.628, DE 2006

(Do Sr. Heleno Silva)

Modifica o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para destinar recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito para ações de assistência social e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 ações assistenciais.

Parágrafo único. Do valor das multas de trânsito arrecadadas, o percentual de:

I – cinco por cento será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;

II – cinco por cento será depositado, mensalmente, a cargo do Fundo Nacional de Assistência Social, cujos critérios de aplicação serão estabelecidos pelo Poder Executivo. (NR)"

Art. 2º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O sistema de multas representa hoje no país um considerável incremento às receitas públicas. Muito embora haja carência em ações relativas a áreas afins ao trânsito, a verdade é que este setor dispõe de fontes consideráveis de recursos, muito pouquíssimas utilizadas a exemplo do DPVAT.

Assim sendo e tendo em vista uma outra deficiência ainda mais letal para o país, qual seja a pobreza extrema, este projeto buscar garantir mais recursos para a classe mais carente da população, minimizando a situação de penúria em que vive grande número de brasileiros.

A aprovação deste projeto constitui uma forma de o Poder Público, nas três esferas de governo, otimizar as ações assistências, das quais tanto dependem os mais pobres brasileiros.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2006.

HELENO SILVA
Deputado Federal PL/SE

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.948, DE 2006

(Do Sr. Carlos Souza)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 279/2003.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objeto determinar que a receita arrecadada com multas impostas por infrações de trânsito seja exclusivamente aplicada, segundo os percentuais que especifica, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, infra-estrutura de transportes, fiscalização e educação de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 320**. A receita resultante de multas impostas por infrações de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, infra-estrutura de transportes, fiscalização e educação de trânsito, segundo os seguintes percentuais:

I – cinqüenta por cento em educação de trânsito;

II – trinta por cento em infra-estrutura de transportes,

sinalização, engenharia de tráfego e de campo;

III – vinte por cento em policiamento e fiscalização.

Parágrafo único. .....;" (NR)

Art. 3º Esta lei entrará em vigor no primeiro dia do exercício financeiro imediatamente subseqüente à data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Pelo presente Projeto propomos que os recursos recolhidos pelos cofres públicos, a título de multas de trânsito, sejam exclusivamente aplicados em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, infra-estrutura de transportes, fiscalização e educação de trânsito, visando à melhoria das condições de tráfego em nosso sistema viário, mediante aprimoramento da atual redação do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

A fixação de percentuais, conforme proposto, para três grupos de atividades voltadas para a melhoria do trânsito, permitirá que se assegure uma distribuição racional da receita proveniente de multas de trânsito, sobretudo mediante a destinação de metade dos recursos arrecadados para a educação de trânsito, cuja atual deficiência ainda é, seguramente, a maior causa do assustador número de acidentes com vítimas e de elevados danos materiais no trânsito, que se verificam diariamente em nosso País.

Por outro lado, o acréscimo proposto, na redação do referido dispositivo legal, da infra-estrutura de transportes, entre as destinações das multas arrecadadas, permitirá que se canalize significativo volume de recursos para a melhoria das condições de tráfego das vias, cujas atuais péssimas condições de conservação têm sido outra causa importante de acidentes e de desgaste prematuro de nossa frota.

Acreditando, pois, nos grandes benefícios que a presente proposição trará para a melhoria do trânsito nas vias brasileiras, contamos com o apoio dos ilustres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 26 de abril de 2006.

Deputado **CARLOS SOUZA**

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

Art. 322. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.504, DE 2006

(Do Sr. Colombo)

Altera o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação da receita das multas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação, no atendimento às vítimas de acidentes de trânsito com trauma, de parte da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 no atendimento às vítimas de acidentes 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.

§ 2º O percentual de trinta por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado no Fundo Nacional de Saúde, para repasse aos hospitais que atendam vítimas de acidentes de trânsito com trauma, em forma de rateio, conforme o número dos atendimento prestados.

§ 3º Para ter direito ao repasse, o hospital deverá ser credenciado junto ao Sistema Único de Saúde (SUS) e ter como característica o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito com trauma. (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Verifica-se, em todo o mundo, o crescimento do número de acidentes de trânsito. Por esse motivo, a Organização Mundial da Saúde (OMS) estima que estes serão a terceira maior causa mundial de mortes, no ano de 2020.

O Brasil alinha-se com a tendência referida, ao associar, de um lado, uma frota crescente de veículos a uma infra-estrutura de transporte comprometida e, de outro, a inexistência de uma política pública de prioridade ao transporte coletivo nos grandes centros urbanos com a insuficiência de aplicação dos preceitos do Código de Trânsito Brasileiro, quanto à educação, segurança e fiscalização do trânsito.

Dados de 2003, da Secretaria de Vigilância Sanitária em Saúde, do Ministério da Saúde, revelam a ocorrência de 33.138 óbitos causados por acidentes de trânsito.

Em 2003, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) divulgou como sendo de R$ 5,3 bilhões, ao ano, os custos relativos aos acidentes de trânsito nas áreas urbanas, que incluem valores referentes ao resgate e ao tratamento hospitalar dos feridos, em geral, elevados, devido à amplitude e tempo das terapêuticas demandadas pelo paciente, notadamente, o politraumatizado.

Embora a destinação do Orçamento da União para a área de saúde tenha vinculação constitucional, é comum que a mídia nacional divulgue denúncias de atendimento precário ou inexistente na rede pública hospitalar, demonstrando a insuficiência de recursos.

Por sua vez, a vítima de acidente de trânsito demanda o atendimento imediato prestado nas áreas de pronto socorro dos hospitais da rede pública de saúde, para onde são levados todos os acidentados de trânsito, independentemente de condição social. Essas unidades devem estar aptas a intervenções de emergência prestadas por uma equipe médica multidisciplinar, com o apoio de pessoal, equipamentos e medicação adequados. A sobrevida desses acidentados pode depender de intervenções cirúrgicas e de sua permanência em unidades de terapia intensiva (UTI). Desse modo, fica claro que o atendimento à vítima de trânsito requer valores significativos dos recursos recebidos pelos hospitais públicos, pelo que todo e qualquer adicional é sempre positivo.

Tendo em vista contribuir para sanar o déficit constatado, o

projeto de lei aqui apresentado pretende estabelecer uma fonte de recursos regular, direcionada especificamente aos hospitais vinculados ao SUS que atendem à vítima de trânsito com trauma, destinando trinta por cento do valor arrecadado com as multas de trânsito a essas instituições.

Considerando o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2006.

Deputado COLOMBO

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 698, DE 2007

(Do Sr. Sandes Júnior)

Acresce parágrafo ao art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro dispondo sobre a destinação de multas arrecadadas por infrações de estacionamento.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3451/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

"Art. 320 .....

§ 1º.....

§ 2º O valor total arrecadado por multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento cometidas em frente a instituições de ensino será revertido em benefício de melhorias das instalações de escolas públicas de primeiro e segundo graus.". (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As grandes cidades brasileiras e as regiões metropolitanas apresentam diversos problemas urbanísticos e um dos mais importantes refere-se ao trânsito. As principais ruas e avenidas estão cada vez mais congestionadas e, muitas vezes, não têm condições de serem ampliadas devido aos espaços restritos e aos elevados custos de desapropriação. Além disso, o número de veículos vendidos é cada vez maior e poucos são retirados de circulação. As vagas ao longo dos meios-fio, ademais de insuficientes, são desaconselháveis, para permitir maior fluidez do trânsito, principalmente durante os horários de pico.

As instituições de ensino sofrem, diariamente, essa dificuldade e os principais responsáveis são pais negligentes que estacionam em fila dupla ou em vagas proibidas, durante o tempo que acham necessário para esperar a saída dos filhos. Essa atitude de incivilidade afeta quase todos os outros condutores e a aplicação das multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro é o melhor caminho para coibir o problema.

Entendemos que os recursos arrecadados com multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento cometidas em frente a instituições de ensino podem ser usados em melhorias das instalações das escolas públicas de primeiro e segundo graus. Para isso, estamos apresentando este projeto de lei, como um aprimoramento ao Código de Trânsito Brasileiro, esperando contar com o apoio dos eminentes Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de abril de 2007.

Deputado SANDES JÚNIOR

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.128, DE 2007

(Do Sr. Jorge Tadeu Mudalen)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o emprego da receita arrecadada com a cobrança das multas na construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas, e vias de circulação.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-279/2003.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo 1º - Esta norma altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o emprego da receita arrecadada com a cobrança das multas na construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas, e vias de circulação.

Artigo 2º - A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

> "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, bem como na construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas, e vias de circulação". (NR)

Artigo. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Usando-se da competência delimitada pelo artigo 22, XI, da Constituição Federal, o presente projeto de lei busca tornar obrigatório o emprego da receita arrecadada com a cobrança das multas na construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas, e vias de circulação.

Atualmente, a receita oriunda de multa de trânsito tem destinação exclusiva para financiar projetos e despesas com a sinalização das vias públicas, estudos e operações de engenharia de tráfego nas vias públicas já abertas, visando aperfeiçoá-las, conservá-las e redimensioná-las. No entanto, as multas não se destinarão a construir, manter, ou refazer estradas, ou até mesmo vias de circulação. A verba, nesse ponto, somente está reservada para dar cobertura logística e de planejamento, segurança e funcionalidade, na

implantação ou reparo da sinalização; equipar e monitorar a fiscalização, treinar os agentes do trânsito, e promover a educação de trânsito[1].

Sabe-se que as condições das ruas e estradas do Brasil são uma das principais reclamações dos motoristas. São buracos, crateras e fissuras que não só prejudicam o bom andamento do trânsito, mas coloca em risco a vida de cada um dos brasileiros que se arriscam a trafegar diariamente.

Assim, não restam dúvidas de que a proposição tem o escopo primordial de prevenir e evitar acidentes, na medida em que estradas recapeadas são mais seguras, diminuindo consideravelmente o perigo de derrapagens, batidas e eventuais quebras de equipamento.

Acreditamos que nosso projeto encontrará ressonância nesta casa, e é por isso que submetemos aos nobres colegas deputados as modificações ao Código de Trânsito Brasileiro.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2007.

Deputado Jorge Tadeu Mudalen
Democratas/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

[1] Silva, João Baptista da. Código de Trânsito Brasileiro explicado. Belo Horizonte: Editora O Lutador, 1999, p. 740.

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

** Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006 .*

.....

.....

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.576, DE 2007

(Do Sr. Celso Maldaner)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas após a transferência de propriedade do veículo, e sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas de responsabilidade do ex-proprietário após a transferência de propriedade do veículo, e sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º O art. 128 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 128.....

Parágrafo único. Após a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, fica proibido o lançamento de débitos relativos a multas de trânsito de responsabilidade do ex-proprietário do veículo."

Art. 3º O art. 320 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, sendo o atual parágrafo único renumerado em §1º:

"Art. 320.....

.....

§ 2º O percentual de 15% do valor das multas de trânsito arrecadadas será destinado, mensalmente, ao Sistema Único de Saúde – SUS.

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

JUSTIFICAÇÃO

A cobrança atrasada de multas de trânsito tem prejudicado a muitos compradores de veículos usados, que desconhecem as infrações cometidas pelos antigos proprietários. Essa situação é mais comum do que se pensa e as empresas revendedoras de tais veículos são as mais prejudicadas, pelo volume de negócios que realizam.

Configurando-se essa cobrança de tais multas como um contra-senso, por indevida e injusta, e que pode ser corrigida por uma medida administrativa, estamos incluindo no art. 128 do Código Brasileiro de Trânsito, que dispõe sobre a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, parágrafo único pelo qual fica proibido, após a expedição do novo Certificado de Registro, o lançamento de débitos relativos a multas de responsabilidade do ex-proprietário do veículo.

Por sua vez, a destinação da receita arrecadada com as multas de trânsito precisa ser reajustada no Código de Trânsito Brasileiro, em vista de que os custos do Sistema Único de Saúde – SUS com acidentados de trânsito são elevadíssimos. Esse Sistema não deveria ter que deslocar, para as vítimas de trânsito, parte dos seus recursos destinados a atender, obrigatoriamente, os pacientes com enfermidades naturais e outros programas de assistência à saúde pública. No entanto, é isso o que está ocorrendo, ficando as instituições como as Santas Casas, de limitados recursos, incapacitadas de socorrer satisfatoriamente os enfermos, porque são obrigadas a atender os acidentados. Nada mais devido, portanto, que os recursos arrecadados com as multas de trânsito financiem o atendimento aos acidentados. Para tanto, estamos alterando o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, o que permitirá que o SUS seja ajudado por tais recursos.

Pela importância dessas medidas propostas, esperamos que sejam aprovadas pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 2007.

Deputado CELSO MALDANER

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 XI

DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.884, DE 2008

(Do Sr. Lobbe Neto)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar 15% (quinze por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3052/2004.

Art. 1º Esta Lei altera o Art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar 15% (quinze por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e

Hospitais Públicos, credenciados pelo Sistema Único de Saúde – SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas do trânsito. O Art. 320 passará a vigorar com a seguinte redação:

> 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 auxílio financeiro aos hospitais públicos e Santas Casas de Misericórdia que façam atendimento de emergência às vítimas do trânsito.
>
> § 1º .....
>
> § 2º Da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será destinado 15% (quinze por cento) às Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos, credenciados pelo Sistema Único de Saúde – SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas do trânsito.
>
> Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação..

J U S T I F I C A ÇÃO

É de conhecimento público que o número de vítimas de trânsito do Brasil aumenta a cada dia, seja pela imprudência dos motoristas ou pelas péssimas condições das estradas e vias. De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o custo total dos acidentes em rodovias chega a R$ 24,6 bilhões. Sendo que nas rodovias federais estima-se um gasto de R$ 8,1 bilhões e nas estaduais esse número chega a R$ 16,5 bilhões. O custo médio do acidente com feridos fica em torno de R$ 90 mil e com vítimas fatais esse valor chega a R$ 421 mil. Os custos médios relativos às pessoas incluem custos de perda de produção, cuidados com a saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar) e remoção/ translado.

As vítimas do trânsito são na maioria das vezes encaminhadas para as Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos. Isso acarreta enormes despesas aos hospitais e casas de saúde. Não só com o atendimento de emergência, mas com tratamentos posteriores em decorrência dos danos à saúde causados no incidente.

Sabemos também que o financiamento público para a área da saúde seja na esfera federal, estadual ou municipal ainda é bastante insuficiente para oferecer os tratamentos mais modernos e adequados aos pacientes.

Por sugestão do deputado estadual de São Paulo, Vitor Sapienza, apresentamos este projeto de lei que visa destinar 15% da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos, credenciados pelo Sistema Único de

Saúde – SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas do trânsito. Trata-se de um mecanismo para oferecer mais e significativos subsídios financeiros para oferecer à população um atendimento de qualidade e digno para os cidadãos brasileiros.

Sala das Sessões, 26 de fevereiro de 2008

Deputado **LOBBE NETO**
PSDB/SP

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 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.

Parágrafo único. 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.

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.977, DE 2008

(Do Sr. Pedro Chaves)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas após a transferência de propriedade do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2576/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas de responsabilidade do ex-proprietário após a transferência de propriedade do veículo.

Art. 2º O art. 128 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 128.....

Parágrafo único. Após a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, fica proibido o lançamento de débitos relativos a multas de trânsito de responsabilidade do ex-proprietário do veículo. (NR)"

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A cobrança atrasada de multas de trânsito tem prejudicado a muitos compradores de veículos usados, que acabam tendo de se responsabilizar pelo pagamento dessa pendência sob pena de não poderem licenciar o veículo. Em geral, os culpados dessa situação são os DETRANs, pelo fato de não processarem as infrações de imediato e chegarem a emitir o "nada consta" para o veículo que está sendo comercializado. O comprador, confiante, termina sendo lesado.

A cobrança de tais multas, indevida e injusta, não tem razão de ser. Para tanto, estamos incluindo no art. 128 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, parágrafo único pelo qual fica proibido, após a expedição do novo Certificado de Registro, o lançamento de débitos relativos a multas de responsabilidade do ex-proprietário do veículo.

Pela importância dessa medida proposta, esperamos que nossa proposição seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2008.

Deputado PEDRO CHAVES

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.

.....

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.008, DE 2008

(Da Sra. Angela Amin)

Altera o art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade dos cartórios de comunicar aos órgãos executivos de trânsito dos Estados a transmissão de propriedade de veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 2977/2008

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do Art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", com a finalidade de transferir, do antigo proprietário para o cartório, a responsabilidade pela comprovação da transmissão de propriedade do veículo, junto ao órgão executivo de trânsito do Estado.

Art. 2º O Art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"*Art. 134. No caso de transferência de propriedade de veículo, o cartório no qual haja sido averiguada a autenticidade das assinaturas do comprador e do vendedor apostas no documento de transferência de propriedade é obrigado a comunicar o ato, imediatamente e de ofício, ao órgão executivo de trânsito do Estado, na forma regulamentada pelo CONTRAN.*

§ 1º É vedado o reconhecimento da autenticidade das assinaturas quando o documento de transferência de propriedade não estiver totalmente preenchido.

§ 2º A comunicação feita pelo cartório ao órgão executivo de trânsito do Estado deverá conter as informações necessárias à identificação do veículo e aquelas relativas ao comprador, constantes do documento de transferência de propriedade.

§ 3º Os notários que descumprirem o disposto no caput deste artigo ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 32 da Lei nº 8.935, de 1994, sem prejuízo de eventual responsabilidade civil ou criminal a que devam responder." (NR)

Art 3º. Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro exige que, no caso de transmissão de propriedade de veículo, o antigo proprietário encaminhe ao órgão executivo de trânsito, no prazo de até trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência, devidamente preenchido. Se não o fizer, fica sujeito a responder solidariamente pelas infrações que venham a ser cometidas até a data da comunicação da transferência.

Embora seja patente o caráter compulsório dessa notificação, observa-se que, na prática, há um grande número de vendedores que simplesmente a ignora, por desconhecerem a lei, por acomodação ou por confiarem no desembaraço dos compradores para providenciar o novo certificado de registro do veículo.

Em vista dessa situação, que acaba por provocar discussões a respeito da autoria de infrações de trânsito, estamos sugerindo que os próprios cartórios, onde se faz o reconhecimento de assinaturas presentes no documento de transferência, passem a ser os responsáveis pela comunicação da transmissão de propriedade aos DETRAN.

Tal medida, embora pareça fugir às competências dos cartórios, pode tornar o sistema de averiguação de propriedade veicular muito mais eficaz, contribuindo para a diminuição das reclamações e recursos, administrativos e judiciais, que assoberbam outros órgãos de Estado.

Procuramos adotar, na redação do projeto de lei, as precauções necessárias para que a comunicação feita pelos cartórios aos órgãos executivos de trânsito compreenda todas as informações capazes de sanar dúvidas sobre o veículo,

os negociantes e o ato de transferência.

Tendo em conta as providências que se precisa tomar para a implementação da nova regra e o fato de não se desejar criar uma lacuna na lei de trânsito com a substituição precipitada do atual art. 134, entendemos por bem propor um prazo de 180 dias para que a lei entre em vigor.

Essas eram as razões que tínhamos a apresentar, esperançosos de que surjam contribuições para o aperfeiçoamento da matéria.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2008.

Deputada ANGELA AMIN

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 XII

DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

.....

LEI Nº 8.935, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1994

Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

TÍTULO II

DAS NORMAS COMUNS

.....

CAPÍTULO VI
DAS INFRAÇÕES DISCIPLINARES E DAS PENALIDADES

.....

Art. 32. Os notários e os oficiais de registro estão sujeitos, pelas infrações que praticarem, assegurado amplo direito de defesa, às seguintes penas:

I - repreensão;

II - multa;

III - suspensão por noventa dias, prorrogável por mais trinta;

IV - perda da delegação.

Art. 33. As penas serão aplicadas:

I - a de repreensão, no caso de falta leve;

II - a de multa, em caso de reincidência ou de infração que não configure falta mais grave;

III - a de suspensão, em caso de reiterado descumprimento dos deveres ou de falta grave.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.191, DE 2008

(Do Sr. Jorginho Maluly)

Altera o § único do art. 320 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-744/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do Art. 320 da Lei 9.503 de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320 .....

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado **exclusivamente** à segurança e educação de trânsito, **sendo vedado o seu contingenciamento**.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O Art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, define o destino das receitas oriundas das aplicações de multas de trânsito. Assim, dentre outros fatores, a redução no número de mortes depois da aplicação da Lei 11.705 de

2008 (Lei Seca), como a diminuição em média de 25% dos atendimentos feitos pelo SAMU e com a economia de R$ 4,5 milhões percebidas pelos hospitais paulistas, demonstram que a prevenção ainda é o fator preponderante quando se trata de saúde pública. Daí, a importância que se faz presente da educação para o trânsito desde a mais tenra idade.

Diante do exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para a aprovação do Projeto ora apresentado.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2008.

Deputado Federal
Jorginho Maluly

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.292, DE 2008

(Do Sr. Jorginho Maluly)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre improbidade administrativa pela inobservância do art 320.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para enquadrar sua inobservância como improbidade administrativa.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte § 2º ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, renumerando-se o atual Parágrafo único como § 1º:

"**Art. 320.**.....

§ 1º.....

§ 2º A inobservância do disposto neste artigo constitui improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei Nº 8.429, de 2 de

junho de 1992.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Para prover recursos voltados à segurança e educação no trânsito, a Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no parágrafo único do art. 320, obriga o depósito mensal de cinco por cento do valor de todas as multas arrecadadas na conta de fundo de âmbito nacional destinado a tal fim.

Desde sua criação, os recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito – FUNSET, estão sendo contingenciados para compor o superávit primário brasileiro. Nos dez anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a reserva de contingência dos recursos do FUNSET oriundos da arrecadação de multas rendeu ao Governo a cifra de R$ 582 milhões.

O FUNSET ainda tem como receitas importantes, taxas cobradas pelo DENATRAN e 5% do pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT.

A cada ano, eleva-se o percentual de contingenciamento do fundo e de desvio de finalidade. Nos três últimos anos esse percentual variou entre 23% e 52%. Nesse ano de 2008, o contingenciamento é de 75%, que corresponde ao bloqueio de R$ 318 milhões.

Assim mesmo, do montante de R$ 27,6 milhões aplicados, apenas 3% foram destinados à segurança e educação no trânsito. O restante foi empregado para cobrir as despesas com a manutenção de sistemas importantes para o gerenciamento do trânsito, a exemplo do registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM. Diante do aumento da frota e do contingente de motoristas, tanto o RENAVAM quanto o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH, entre outros, demandam maiores recursos. Desse modo, vemos, a cada ano, diminuir o valor aplicado em campanhas e programas educativos.

Desse modo, estamos diante de uma grande e inaceitável contradição. Enquanto estudos do Instituto de Economia Aplicada – IPEA, e DENATRAN estimaram em R$ 28 bilhões/ano os gastos públicos com os acidentes de trânsito no País, o Governo congela a aplicação da receita do FUNSET, criada com a finalidade de prover ações preventivas, para evitar esses acidentes.

Em julho de 2008, com o intuito de salvar vidas, o Congresso Nacional aprovou a Lei Seca, que implica na conscientização da população para mudança significativa do hábito de beber e dirigir. Aplicada sem delongas, não coube ao cidadão nenhuma campanha de esclarecimento, antes de ser enquadrado nos rigores da lei.

Tendo em vista as dificuldades para uma intervenção legal proibindo expressamente o contingenciamento dos recursos orçamentários, resta-nos o recurso de impedir tal procedimento em relação ao FUNSET, enquadrando o descumprimento do art. 320 do CTB como improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei Nº 8.429, de 2 de junho de 1992, pelo qual se aplicará, ao agente público responsável, as penalidades previstas na norma referida.

Considerando a importância da medida para um trânsito eficiente e seguro, contamos com o apoio dos nossos Pares para a aprovação do projeto de lei ora apresentado.

Sala das Sessões, em 12 de novembro de 2008.

Deputado JORGINHO MALULY

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.

.....

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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as Sanções Aplicáveis aos Agentes Públicos nos Casos de Enriquecimento Ilícito no Exercício de Mandato, Cargo, Emprego ou Função na Administração Pública Direta, Indireta ou Fundacional e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO II
DOS ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA

.....

Seção III
Dos Atos de Improbidade Administrativa que Atentam contra os Princípios da Administração Pública

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

III - revelar fato ou circunstância de que tem ciência em razão das atribuições e que deva permanecer em segredo;

IV - negar publicidade aos atos oficiais;

V - frustrar a licitude de concurso público;

VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;

VII - revelar ou permitir que chegue ao conhecimento de terceiro, antes da respectiva divulgação oficial, teor de medida política ou econômica capaz de afetar o preço de mercadoria, bem ou serviço.

CAPÍTULO III
DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas, previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações:

I - na hipótese do art. 9º, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

EMENDA ADITIVA Nº 1/2008

Inclua-se os seguintes §§ 4º a 6º ao art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, alterado pelo art. 2º do Projeto:

“Art. 134.....

.....

§ 4º Fica vedada a cobrança de qualquer taxa ou emolumento por parte dos cartórios para cumprimento da obrigação estipulada neste artigo.

§ 5º Consideram-se sem efeito os convênios celebrados entre entidades de títulos e registros públicos e as repartições de trânsito competentes para o licenciamento bem como portarias por estas editadas que exijam do consumidor o registro de contrato de alienação fiduciária de veículos, sujeitando-se os infratores à devolução aos consumidores do dobro da quantia cobrada indevidamente.

§ 6º Aplicam-se às entidades de que trata a Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994 as disposições constantes na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo coibir uma prática que há muito vem sendo denunciada, qual seja a ilegal exigência feita pelos cartórios e Detran's de registro dos contratos de alienação fiduciária de veículos, tendo em vista que o Novo Código Civil desobrigou o consumidor de efetuar tal registro.

O Jornal O Globo do último dia 2 de abril, em matéria sob o título "A longa e cara peregrinação pelos cartórios para documentar um carro: tradicional burocracia consegue ser ainda pior que um prejuízo de R$ 769,06" denuncia o acinte ao qual está sujeito um brasileiro que compra carro financiado, mesmo tendo o Código Civil para protegê-lo dessa cobrança.

Ao mesmo tempo, defendemos que os cartórios se submetam ao Código de Defesa do Consumidor e que a nova sistemática imposta no projeto não acarrete ônus para os consumidores brasileiros, como propôs o nobre Deputado Dr. Nechar.

Diante disso, esperando obter o apoio dos nobres pares, apresentamos a presente emenda.

Sala da Comissão, de maio de 2.008.

JOÃO CARLOS BACELAR
Deputado Federal – PR/BA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em exame, oriundo do Senado Federal, de autoria do Senador Renato Casagrande, tem por objetivo incluir entre as hipóteses de aplicação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito o controle de trânsito e o salvamento e resgate de vítimas de acidente de trânsito.

Na justificação, o autor defende que a qualidade e a rapidez das atividades de salvamento e resgate são fundamentais para a redução de fatalidades no trânsito. Nesse sentido, entende ser necessário financiar tais atividades com recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, o que não é permitido na legislação vigente.

Apensado à proposição principal, o Projeto de Lei (PL) nº 3.052/2004, cujo autor é o Deputado Airton Roveda, também busca alterar o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de forma a destinar percentual de 30% da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito ao Sistema Único de Saúde – SUS.

Segundo o autor, a inclusão do SUS como beneficiário dos recursos arrecadados com multas de trânsito justifica-se pelo fato de as despesas com atendimento médico-hospitalar de vítimas de acidentes de trânsito, segundo dados do IPEA, do ano 2001, representarem 13% dos gastos totais gerados por acidentes, sendo equivalentes a R$ 476 milhões.

Esclarece, ainda, o autor, que o custo médio de um acidente em que houve feridos é de aproximadamente R$ 17,5 mil, e que o SUS dispõe de recursos da ordem de apenas R$ 250 milhões anuais para o atendimento a todos os acidentados do Brasil.

Apensados ao PL nº 3.052/2004 encontram-se os Projetos de Lei de nºs 3.270/2004, do Deputado Tadeu Filippelli; 4.016/2004, da Deputada Gorete Pereira; 3.451/2004, de autoria do Deputado Ronaldo Vasconcellos; 3.856/2004, do Deputado Carlos Sampaio; 7.504/2006, cujo autor é o Deputado Colombo; 698/2007, do Deputado Sandes Júnior; 2.576/2007, de autoria do Deputado Celso Maldaner; e 2.884/2008, do Deputado Lobbe Neto, todos dispondo sobre a aplicação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

Ainda tramitando em conjunto está o PL nº 2.977/2008, cujo autor é o Deputado Pedro Chaves, o qual dispõe sobre a cobrança de multas de responsabilidade do ex-proprietário após a transferência de propriedade do veículo, tema também tratado em parte no PL nº 2.576/2007, ao qual foi apensado. Apensado

ao PL nº 2.977/2008 está o PL nº 3.008/2008, de autoria da Deputada Angela Amin.

O PL nº 3.270/2004 altera destinação da receita das multas de trânsito, mudando a aplicação dos recursos de **"exclusivamente em"** para **"no mínimo 50% em"** sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. O restante da receita deveria ser aplicado em infra-estrutura de transporte da localidade onde os recursos foram arrecadados.

Já o PL nº 4.016/2004, altera o percentual do valor arrecadado com as multas de trânsito, de 5% para 10%, que deverá ser depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. Além disso, a proposta inclui entre as finalidades do fundo a recuperação de vítimas de acidente de trânsito, inclusive alterando seu nome para Fundo Nacional de Segurança, Educação de Trânsito e Recuperação de Vítimas de Acidente de Trânsito – FUNSET.

O PL nº 3.451/2004 e o PL nº 698/2007, de conteúdo idêntico, estabelecem que o valor total arrecadado por multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento, desde que cometidas em frente a instituições de ensino, deverá ser revertido para melhoria das instalações de escolas públicas de primeiro e segundo graus.

O PL nº 3.856/2004 tenciona incluir entre os destinos em que deverão ser aplicados os recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito, a confecção de placas indicativas de logradouros.

Já o PL nº 7.504/2006, mantém o percentual de 5% para o fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, e inclui o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito entre as hipóteses de aplicação dos recursos, destinando, adicionalmente, 30% do valor arrecadado para o Fundo Nacional de Saúde. A proposta ainda prevê o repasse aos hospitais credenciados junto ao SUS e que façam atendimento a vítimas de trânsito com trauma, sendo o valor rateado conforme o número de atendimentos prestados.

O PL nº 2.884/2008 também mantém o percentual de 5% para o fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, destinando, adicionalmente, o percentual de 15% da receita arrecadada com as multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e para os hospitais públicos credenciados pelo SUS e que façam atendimento às vítimas de acidentes de trânsito.

O PL nº 2.576/2007 tenciona destinar o percentual de 15% do valor das multas de trânsito para o SUS, além de dispor sobre a proibição de

lançamentos de débitos de multas de responsabilidade do ex-proprietário, após a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo – CRV, proibição esta que é também objeto do PL nº 2.977/2008.

Finalizando o grupo de proposições apensadas ao PL nº 3.052/2004, o PL nº 3.008/2008 tem por finalidade transferir para o cartório, no qual for averiguada a autenticidade das assinaturas do vendedor e do comprador de veículo, a responsabilidade pela comunicação ao órgão executivo de trânsito do Estado sobre a transmissão da propriedade.

Também apensado ao PL nº 3.920/2008, o PL nº 279/2003, de autoria do Deputado Léo Alcântara, tem a si apensados os seguintes projetos de lei: 744/2003, do Deputado Bispo Rodrigues; 1.365/2003, do Deputado Almir Moura; 5.411/2005, de autoria do Deputado Paulo Bauer; 6.628/2006, do Deputado Heleno Silva; 6.948/2006, cujo autor é o Deputado Carlos Souza; 1.128/2007, do Deputado Jorge Tadeu Mudalen; e 4.191/2008, do Deputado Jorginho Maluly.

O PL nº 279/2003 busca alterar a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, que passa a ser aplicada nos seguintes percentuais: 70% em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito; 25% em obras de infra-estrutura de transportes; e 5% em depósitos mensais na conta do FUNSET.

O PL nº 744/2003 tenciona alterar o parágrafo único do artigo 320 do Código de Trânsito, para aumentar o percentual do valor das multas de trânsito arrecadadas a ser destinado para segurança e educação de trânsito (de 5% para 20%).

O PL nº 1.365/2003 também dispõe sobre a destinação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, criando um fundo nacional destinado ao gerenciamento dos recursos e disciplinando a repartição trimestral dos valores, bem como tratando de sua divisão entre os Entes Federados.

O PL nº 5.411/2005 pretende destinar o percentual mínimo de 50% dos valores arrecadados com a cobrança de multas pela Polícia Rodoviária Federal para a ampliação, reposição, modernização ou manutenção de equipamentos, materiais e veículos associados a programa de segurança nas rodovias federais.

O PL nº 6.628/2006 também altera a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, inclusive destinando 5% a um Fundo Nacional de Assistência Social, cujos critérios de aplicação serão estabelecidos

pelo Poder Executivo.

O PL nº 6.948/2006 determina que a receita arrecadada com multas impostas por infrações de trânsito seja exclusivamente aplicada, segundo os percentuais que especifica, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, infra-estrutura de transportes, fiscalização e educação de trânsito.

O PL nº 1.128/2007 pretende alterar o art. 320 do CTB, para incluir a construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas e vias de circulação entre os itens passíveis de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas.

O PL nº 4.191/2008 busca alterar o parágrafo único do art. 320 do CTB, explicitando que o fundo de âmbito nacional deverá ser destinado exclusivamente à segurança e educação de trânsito, e estabelecendo a proibição do contingenciamento dos recursos.

Por fim, apensado diretamente ao PL nº 3.920/2008, o PL nº 4.292/2008, também do Deputado Jorginho Maluly, tenciona alterar o art. 320 do CTB, para estabelecer que a inobservância ao disposto no artigo constitui improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

As proposições tramitam em regime de prioridade e estão sujeitas à apreciação do Plenário, não cabendo apresentação de emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Não são novas as iniciativas que buscam alterar a destinação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito. Muitos são os destinos que se apresentam para a aplicação de tais recursos, mas, há que se avaliar com muito cuidado todas as propostas, especialmente para que não se desvirtue o princípio que ficou estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de que a receita arrecadada deveria ser aplicada exclusivamente em ações de trânsito e tráfego.

Iniciando nossa análise por um dos projetos apensos, julgamos que a inclusão da expressão *"incluindo a confecção de placas indicativas de logradouros"*, proposta no PL nº 3.856/2004, é totalmente desnecessária, visto que já consta como destino dos recursos a sinalização de trânsito, onde obviamente se incluem as placas indicativas, entre elas as de logradouros, conforme consta do Anexo II do CTB.

Da mesma forma, a destinação de pelo menos 50% dos valores

arrecadados com a cobrança de multas pela Polícia Rodoviária Federal, para equipamentos e veículos associados a programa de segurança nas rodovias federais apenas representa um engessamento da aplicação dos recursos das multas, visto que, em sendo conveniente, a atual legislação já permite contemplar tais ações.

Já os projetos de lei nos 3.451/2004 e 698/2007, ao destinarem os recursos decorrentes de multas de estacionamento em frente a instituições de ensino para equipar escolas públicas de primeiro e segundo graus, além de desvirtuar a aplicação dos recursos das multas, por destiná-los a tema diverso ao trânsito, geraria transtornos operacionais consideráveis, para que tais infrações fossem identificadas e apuradas em separado.

O PL nº 3.270/2004, embora destine até 50% dos recursos arrecadados com as multas à infra-estrutura de transportes, não poderia ser totalmente considerado como um desvio de finalidade, visto que a infra-estrutura de transporte guarda estreita relação com o trânsito e o tráfego. No entanto, temos que considerar o extremo risco de pulverizar tais recursos, de forma que os mesmos acabem por ter sua aplicação desvirtuada, até mesmo em função de contingenciamentos, como tem ocorrido ao longo dos anos com a CIDE dos combustíveis.

Cabe lembrar que não é por falta de recursos que a infra-estrutura de transportes brasileira encontra-se em estado lastimável. Os recursos para a manutenção e ampliação de nossa vias existem e, infelizmente, não têm sido aplicados nos fins a que se destinam. Como exemplos podemos citar a baixa execução do orçamento aprovado para o Ministério dos Transportes e o contingenciamento dos recursos da CIDE que, ao não serem aplicados, contribuem para aumentar o superávit primário das contas públicas.

Essa avaliação se estende ao conjunto de projetos de lei que pretendem destinar parte da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para a infra-estrutura viária e de transportes, em especial o PL nº 279/2003 e alguns de seus apensos.

Já o PL nº 3.052/2004, e os PLs nos 4.016/2004, 7.504/2006, 2.576/2007 e 2.884/2008, todos destinam percentual dos recursos arrecadados com multas de trânsito para o atendimento às vítimas de acidente. Essa aplicação caracterizaria um desvio de finalidade em relação às ações diretamente relacionadas à melhoria das condições do trânsito, especialmente devido ao fato de que a área da saúde já possui recursos garantidos constitucionalmente, os quais, inclusive, foram recentemente ampliados por meio da promulgação de emenda constitucional.

O PL nº 3.052/2004 e os projetos de nos 7.504/2006 e 2.576/2007 destinam, respectivamente, 30%, 30% e 15% dos recursos arrecadados com as multas diretamente ao SUS, sem vinculação específica. Já o PL nº 2.884/2008, pretende destinar 15% desses recursos para as Santas Casas de Misericórdia e para os hospitais públicos credenciados pelo SUS.

Quanto à destinação dos recursos às Santas Casas, é importante esclarecer que essas entidades são privadas de caráter filantrópico,

recebendo recursos do SUS por meio de convênios ou contratos, sendo consideradas complementares ao Sistema.

Na mesma linha, também julgamos imprópria a destinação prevista no PL nº 6.628/2006, que prevê o direcionamento de percentual dos valores das multas de trânsito a um Fundo Nacional de Assistência Social, com critério de aplicação a ser estabelecido pelo Poder Executivo.

Quanto aos dispositivos do PL nº 2.576/2007 e do PL nº 2.977/2008, que pretendem proibir, após a expedição do novo CRV, o lançamento de débitos de multas de responsabilidade do ex-proprietário, julgamos que a proibição indiscriminada desses lançamentos pode conduzir a situações de impunidade, uma vez que deixará de haver um importante instrumento de efetividade na cobrança desses débitos, que é a anotação no cadastro do veículo.

É importante destacar, que o art. 281 do Código de Trânsito já estabelece o prazo máximo de trinta dias para que seja expedida a notificação da autuação, a partir do qual o auto de infração torna-se insubsistente.

Sobre a alteração das regras de transferência de veículos, julgamos inadequada a inclusão da obrigação dos cartórios em comunicar aos órgãos de trânsito as transferências cujas assinaturas sejam neles reconhecidas, na medida em que essa responsabilidade deve ser do proprietário.

Quanto aos projetos que pretendem alterar o percentual ou a forma de destinação de recursos para o FUNSET, entendemos que as atuais regras estabelecidas para esse fundo de âmbito nacional para a segurança e educação de trânsito, em especial a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, já dispõem sobre os recursos que devem alimentar esse fundo de forma adequada e coerente.

No que se refere à distribuição dos valores arrecadados com as multas entre as diferentes esferas de governo, a partir de um único fundo a ser criado, acreditamos que da forma como está sendo proposta, só fará aumentar a burocracia e custos com fiscalização e controle. Na verdade, essa distribuição já existe, nos moldes estabelecidos pelos arts. 19, 22 e 24 do CTB, e funciona sem problemas.

Ressaltamos, ainda, a ineficácia de lei ordinária que pretenda proibir contingenciamento de quaisquer tipos de recursos, na medida em que apenas a Lei de Diretrizes Orçamentárias pode estabelecer critérios para a definição de rubricas não passíveis de contingenciamento em sua execução.

Quanto ao estabelecimento de que a inobservância do disposto no art. 320 do CTB constitui improbidade administrativa, é importante ressaltar que o art. 11 da Lei nº 8.429/1992, que trata dos atos de Improbidade administrativa que atentam contra os princípios da administração pública, já permite o enquadramento de qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições. Nessa situação está, evidentemente, o descumprimento de dispositivo legal específico.

Por fim, entendemos ser oportunos e adequados os objetivos e a forma estabelecida no projeto de lei principal, que apenas inclui o controle de trânsito e o salvamento e resgate de vítimas de acidente de trânsito entre as hipóteses de

aplicação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito. A redação desse PL permite a aplicação dos recursos das multas em operações essenciais e diretamente relacionadas à segurança do trânsito, sem alterar o parágrafo único do art. 320 do CTB, o que resguarda os percentuais, a forma de recolhimento e as finalidades do FUNSET.

Ademais, não bastassem todos os argumentos apresentados, especialmente relevante no âmbito desta Comissão de Defesa do Consumidor é a agilidade na garantia dos direitos dos usuários do trânsito, que poderá ser obtida com a aprovação, sem emendas, de proposição já aprovada no Senado Federal.

Por todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 3.920/2008, e pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei nºs 279/03, 744/03, 1.365/03, 3.052/04, 3.270/04, 3.451/04, 3.856/04, 4.016/04, 5.411/05, 6.628/06, 6.948/06, 7.504/06, 698/07, 1.128/07, 2.576/07, 2.884/08, 2.977/08, 3.008/2008, 4.191/08 e 4.292/08.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2008.

Deputado JOSÉ CARLOS ARAÚJO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.920/2008, e pela rejeição dos Projetos de Lei nºs 744/2003, 1.365/2003, 5.411/2005, 6.628/2006, 6.948/2006, 1.128/2007, 4.191/2008, 3.270/2004, 3.451/2004, 3.856/2004, 4.016/2004, 7.504/2006, 2.576/2007, 2.884/2008, 698/2007, 2.977/2008, 3.008/2008, 279/2003, 3.052/2004 e 4.292/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado José Carlos Araújo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Ana Arraes - Presidenta; Filipe Pereira e Vinicius Carvalho - Vice-Presidentes; Antonio Cruz, Carlos Sampaio, Celso Russomanno, Chico Lopes, Dimas Ramalho, Dr. Nechar, Elismar Prado, Elizeu Aguiar, Felipe Bornier, José Carlos Araújo, Júlio Delgado, Luiz Bittencourt, Ricardo Tripoli, Tonha Magalhães, Bruno Rodrigues, Julio Semeghini e Wladimir Costa.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 2009.

Deputada ANA ARRAES
Presidenta

PROJETO DE LEI N.º 6.396, DE 2009

(Do Sr. Camilo Cola)

Altera a redação do caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do *caput* do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º O Artigo 320 da Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com seguinte redação:

"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 implantação de ciclofaixas e de acostamentos sinalizados para tráfego de bicicletas."(NR)

Art.3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A cada ano, mais de R$ 3,6 bilhões são arrecadados, em todo o País, com a cobrança de multas de trânsito. A aplicação desses recursos é fixada no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro e direcionada para distintas ações referentes ao trânsito, entre as quais a sinalização. Contudo, o dispositivo não estabelece em qual tipo de sinalização devem ser aplicados tais recursos.

Diante dessa lacuna, investe esta proposição em conferir ao texto do Artigo 320 maior pontualidade, com o objetivo de garantir indispensáveis recursos para a sinalização de trânsito voltada para o modal cicloviário.

Pretende-se, com essa proposta, proporcionar maior

segurança, em todo o País, aos milhões de usuários de bicicleta, que correm, diariamente, riscos de morte em virtude da falta de sinalização indicadora da presença de ciclistas na via pública.

Com este fim, submeto a presente proposição à análise desta Casa, consciente de que sua aprovação oferecerá a quem necessita utilizar a bicicleta para se locomover, diária e regularmente, maior conforto e maior segurança ao compartilhar as vias públicas com veículos automotores.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2009.

Deputado CAMILO COLA

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.640, DE 2009

(Do Sr. Pastor Pedro Ribeiro)

Altera a redação do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação da receita arrecadada com as multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do *caput* do art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acrescenta § 2º ao mesmo artigo, renumerando o parágrafo único, para dispor sobre a aplicação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito será aplicada 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.

§ 2º A receita arrecadada com as multas de trânsito aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal terá noventa por cento de seu valor destinado à assistência médico-hospitalar, cirurgia plástica de correção estética, reabilitação física, e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à indenização de danos em veículos e passageiros.(NR)"

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei altera a destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito, para que estes atendam também às necessidades de assistência médico-hospitalar, reabilitação física e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à recuperação dos veículos sinistrados.

Essa iniciativa é necessária uma vez que os danos humanos e aos patrimônios privados no Brasil acumulam-se em razão do elevadíssimo número de acidentes de trânsito e das más condições de grande parte das estradas no País.

Temos de convir que os recursos do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais não cobrem a contento todos esses prejuízos, e muitas vítimas ou seus familiares acabam desassistidos.

Em nossa proposta, destinamos a esse atendimento das vítimas exclusivamente noventa por cento dos recursos arrecadados com as multas aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal, que já são de razoável monta. Os recursos arrecadados com outras multas de trânsito têm sua destinação mantida, como prevista no *caput* do art. 320, que apresentamos com uma nova redação a qual suprime a palavra "exclusivamente" do texto em vigor. Dessa forma, não haverá barreiras à aplicação de recursos na forma do § 2º, que estamos propondo.

Pela importância dessa iniciativa, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 16 de dezembro de 2009.

Deputado PASTOR PEDRO RIBEIRO

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 686, DE 2011

(Do Sr. Weliton Prado)

Torna obrigatória a informação, pelos cartórios de registro de títulos e documentos, sobre operações de compra e venda ou de qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos automotores aos órgãos de trânsito, na forma que especifica, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3008/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° - Ficam os cartórios de registro de títulos e documentos obrigados a informar operações de compra e venda ou qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos aos órgãos de trânsito dos respectivos Estados Federados e à respectiva Circunscrição Regional de Trânsito, quando for o caso, de forma imediata, assim que recebido o documento de transferência do veículo e feita a formalização em livro próprio para tal fim.

§ 1º - O envio das informações a que alude o "caput" deverá ser efetuado por via digital, observados mecanismos de segurança que assegurem o seu efetivo recebimento, sendo emitidos também recibos digitais de operação.

§ 2º - Os cartórios de registro de títulos e documentos disponibilizarão às partes o recibo digital de operação a que alude o parágrafo anterior.

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias, contados da data de sua promulgação.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta tem o objetivo de regulamentar de forma adequada uma situação fática que vem ocorrendo com frequência nas operações de venda e compra de veículos automotores.

Na prática, quando efetuamos a venda e compra de um veículo automotor, devemos ir ao cartório de registro civil de títulos e documentos, com o recibo de transferência devidamente preenchido, solicitar o reconhecimento de firma das partes envolvidas e formalizar a situação em um livro próprio para registro da transação, com a assinatura do vendedor.

Após esse ato, o comprador, de posse do recibo de transferência, tem o prazo de 30 dias para realizar a transferência de titularidade para seu nome; caso não o faça, terá de pagar apenas uma multa.

O fato é que se não for feita a transferência de titularidade junto aos órgãos competentes, o vendedor continua com os ônus da antiga titularidade, eventuais multas ou outras imputações civis e penais que possam recair sobre o veículo.

Para evitar tal situação é que apresentamos este projeto de lei, esperando contar com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 03 de fevereiro de 2011.

WELITON PRADO

DEPUTADO FEDERAL - PT /MG

PROJETO DE LEI N.º 711, DE 2011

(Do Sr. Ratinho Junior)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-744/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 para subsidiar o valor das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil assistiu estarrecido à denúncia veiculada pelo programa *Fantástico* da Rede Globo de televisão, no último domingo, 13 de março, sobre uma gigantesca rede de mafiosos que age em todo o país na busca desenfreada pelo aumento do lucro com a aplicação de multas. É preciso agir urgentemente e de forma incisiva para combater essa forma de exploração criminosa sobre um serviço que deveria trazer benefícios para toda a população, especialmente a preservação de vidas.

A ocasião justifica plenamente a apresentação de uma proposição que trate exatamente de valorizar e ampliar o Código de Trânsito Brasileiro. Nossa proposta procura evidenciar e dar maior alcance ao artigo 320 de mencionado diploma legal, que já prevê destinação para a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. Segundo o dispositivo, os recursos serão aplicados, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Pretendemos incluir no dispositivo o subsídio para as tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano, pela afinidade da matéria e pelo indiscutível alcance social que traz em seu bojo.

Afinal, são movimentados mais de R$ 2 bilhões por ano com a aplicação de multas. Não basta ser vultosa a soma, é preciso aplicar corretamente e conforme a previsão legal o volume arrecadado. Além de punir o motorista infrator, é fundamental aumentar a fiscalização das empresas e órgãos governamentais envolvidos no processo, bem como melhorar efetivamente os demais itens que garantem a segurança no trânsito.

A ampliação do dispositivo com a inclusão do transporte coletivo significa, Nobres Colegas Parlamentares, dar uma consistente ajuda a um setor absolutamente deficitário e precário, porém vital para a população. Conto com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 15 de março de 2011.

Deputado **RATINHO JUNIOR**
PSC/PR

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.162, DE 2011

(Do Sr. Fernando Francischini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código Nacional de Trânsito - para estender a aplicação da receita arrecadada com cobranças de multas de trânsito nas rodovias federais aos fundos de saúde.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3052/2004.

Art. 1º Dê-se ao *caput* do art. 320 da Lei 9.503, de 11 de setembro de 1997, a seguinte redação, acrescentando-lhe um § 2º e renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

"Art. 320. A receita arrecadada com cobranças de multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, **em saúde**, sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação no trânsito."

"§ 1º .....

§ 2º O percentual de quarenta e cinco por cento do valor arrecadado em multas de trânsito aplicadas nas rodovias federais será destinado da seguinte forma:

I – 20% para os Fundos Estaduais de Saúde;

II – 25% para os Fundos Municipais de Saúde."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A elevada mortalidade por acidentes de trânsito tem se tornado um problema de saúde pública, não só no Brasil, como em diversos outros países. Os jovens são o grupo com maior envolvimento em acidentes de trânsito fatais. Além dos acidentes fatais, há que se levar em conta os acidentes que precisam de cirurgias, as sequelas, ou aqueles que evoluem para recuperação total, mas apresentam longo tempo de

internação precisando, o acidentado, afastar-se do trabalho e da escola.

A publicação SAÚDE BRASIL 2007[2], divulgada em 6/11/2008 pelo Ministério da Saúde, traça o perfil da mortalidade no país**.** Com referência aos acidentes de trânsito, extrai-se o seguinte:

Mortes por acidentes de trânsito só não ultrapassam homicídios:

Os acidentes de trânsito representam uma das principais causas externas de morte no país. De acordo com a publicação Saúde Brasil 2007, 35.155 pessoas morreram em 2006 pela violência no trânsito. As mortes, de acordo com a pesquisa, se concentraram em homens adultos jovens (com idade entre 20 e 59 anos), residentes em municípios de pequeno porte populacional. No caso de atropelamentos, o risco de morte é maior entre os idosos; para ocupantes de veículos, o risco é maior para o grupo de 20 a 59 anos. Entre os motociclistas, o risco concentra-se na faixa de 20 a 29 anos.

As regiões Centro-Oeste e Sul apresentaram os maiores riscos de morte por acidente de trânsito. A região Centro-Oeste registra, segundo o ministério, o maior risco de morte para acidentes envolvendo motociclistas e ocupantes de veículo. Já o maior risco de morte por atropelamento foi registrado na região Norte. Santa Catarina, Mato Grosso e Paraná foram os estados que apresentaram as maiores taxas de morte provocadas pela violência no trânsito.

O ranking de óbitos, de acordo com o estudo, é liderado pelos atropelamentos de pedestres, com um total de 27,9% dos casos – a maioria deles entre crianças e idosos acima de 60 anos. Em segundo lugar estão os ocupantes de automóveis, com 21%, e, em terceiro, os acidentes envolvendo motociclistas, com 19,8%.

Dados da publicação apontam que os motociclistas mortos no trânsito saltaram de 300 em 1990 para quase 7 mil em 2006. Os maiores riscos de morte foram registrados na faixa etária de 15 a 39 anos, nos municípios de porte populacional menor que 100 mil habitantes e nas regiões Sul, Centro-Oeste e Nordeste.

Em artigo publicado nos Cadernos de Saúde Pública,[3] destacamos os seguintes números:

"Além de representar um grande problema de saúde pública, os AT implicam um custo anual de 1% a 2% do produto interno bruto para os países menos desenvolvidos (Soderlund & Zwi, 1995). Numa estimativa conservadora, o Governo do Estado de São Paulo (1993) calcula que o custo social e material dos AT chega a cerca de 1% do PIB nacional. Nos EUA, uma análise da Administração da Segurança no Tráfego nas Estradas Nacionais concluiu que os principais custos em decorrência de AT correspondem a dano de propriedade (33%), perda de produtividade no trabalho (29%),

[2] Ministério da Saúde, Relatório Saúde Brasil 2007-Uma Análise da Situação da Saúde. Perfil da Mortalidade Brasileira.
[3] Cadernos de Saúde Pública, v.16, nº 1, RJ, Jan/mar 2000. A Atualidade dos Acidentes de Trânsito na Era da Velocidade: uma visão geral. Artigo de Letícia Marin e Marcos S. Queiroz

despesas médicas (10%) e perdas de produtividade no lar (8%) (CDC, 1993).

As deficiências físicas resultantes de AT trazem graves prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção, profissionais etc.) e para a sociedade (gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários etc). As estimativas da Organização Pan-Americana de Saúde (OPS) apontam que 6% das deficiências físicas são causadas por AT no mundo. No Brasil, do total de portadores de deficiências atendidos pelo Hospital das Clínicas de São Paulo, 5,5% são casos de vítimas de AT (Governo do Estado de São Paulo, 1993).

No Brasil, cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de AT, com média de internação de vinte dias, gerando um custo médio de vinte mil dólares por ferido grave (Pires et al., 1997). O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) registrou, em 1994, mais de 22 mil mortes no trânsito no País e mais de 330 mil feridos. O custo anual estimado ultrapassa três bilhões de dólares (Pires et al., 1997)."

Esses dados expressam bem a relação entre o acidente de trânsito e suas consequências na saúde pública. Nada mais justo do que reverter parte da receita obtida com a aplicação de multas no trânsito para os fundos de saúde estaduais e municipais. Esses recursos irão contribuir para um melhor atendimento nos hospitais públicos.

Sala das Sessões, 27 de abril de 2011.

DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI
PSDB-PR

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.714, DE 2011

(Do Sr. Wilson Filho)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre destinação de recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para destinar os recursos arrecadados com multas de trânsito aplicadas por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, na forma do art. 165, ao Fundo Estadual Antidrogas do respectivo Estado da Federação onde foi verificada a infração.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

§ 1º Excetuadas as multas de que trata o § 2º, 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.

§ 2º A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, na forma do art. 165, será revertida para o Fundo Estadual Antidrogas do respectivo Estado da Federação onde foi verificada a infração, para aplicação em ações sócio-educativas." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O aumento no consumo de álcool e drogas é um dos grandes problemas das sociedades atuais, trazendo consequências na área de saúde e segurança públicas. Estudos indicam que, no Brasil, a média de idade para o primeiro uso de álcool é 12,5 anos e pelo menos 10% dos adolescentes relatam uso frequente dessa substância. Note-se que isso ocorre a despeito da legislação que proíbe a venda de bebidas alcoólicas para menores. De fato, muitos adolescentes têm acesso ao álcool por meio de adultos de sua própria família. E nunca é demais lembrar que o álcool tem sido, historicamente, uma porta de entrada para drogas ilícitas, como o *crack*.

Os governos têm a plena consciência de que é preciso agir, rápida e eficientemente, pois a situação tende a se agravar. Precisamos de medidas para reprimir o consumo e fazer valer a legislação vigente, precisamos de medidas para tratar aqueles que já são dependentes e, acima de tudo, para conscientizar jovens e adultos sobre os perigos do álcool e das drogas ilícitas. Entretanto, todas essas ações demandam recursos financeiros que, infelizmente, são escassos na maioria dos Estados da Federação.

A presente iniciativa busca uma saída para esse impasse, ao propor que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito por dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, na forma do art. 165, seja revertida para o Fundo Estadual Antidrogas do respectivo Estado da Federação onde foi verificada a infração, para aplicação em ações sócio-educativas. Acreditamos que, com isso, estaremos contribuindo para um aporte maior de recursos para o combate às drogas, os quais serão aplicados em ações voltadas para a recuperação dos próprios infratores.

É importante notar que a remessa dos recursos aos Fundos Estaduais Antidrogas tem duas razões. A primeira é acreditarmos que a descentralização permite uma melhor administração dos recursos, que serão aplicados de acordo com as necessidades de cada Unidade da Federação. A segunda é permitir que os Estados recebam recursos proporcionais às infrações verificadas.

Diante da importância social da matéria, esperamos contar com o apoio de todos para a aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 2011.

Wilson Filho
Deputado Federal/PMDB

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;
Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.
Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

.....

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.
Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.894, DE 2011

(Do Senado Federal)

PLS nº 579/2011
Ofício (SF) nº 2190/2011

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para restringir a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito ao financiamento de campanhas educativas sobre direção defensiva, cultura da paz e combate à violência no trânsito e de desestímulo ao consumo de álcool e drogas por parte dos motoristas, bem como ao financiamento da sinalização de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em campanhas educativas sobre direção defensiva, cultura da paz e combate à violência no trânsito e de desestímulo ao consumo de álcool e drogas por parte dos motoristas, bem como em sinalização de trânsito.
§ 1º O percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação no trânsito.
§ 2º É vedada a utilização da receita referida no **caput** para as despesas correntes e de custeio, em especial para o pagamento da remuneração do quadro de pessoal de

quaisquer órgãos da administração.” (NR)
Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 07 de dezembro de 2011.

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

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 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.
Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.449, DE 2012

(Do Sr. Edivaldo Holanda Junior)

Modifica o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito para ações de atenção especial e de urgência e emergência em saúde.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3052/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º **-** O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

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 em ações de atenção especializada e de urgência e emergência em saúde. (NR)

Parágrafo 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 2º. O percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de Fundo Nacional de Saúde para aplicação em ações de atenção especializada e de urgência e emergência em saúde. (NR)

Art. º Esta Lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei busca garantir meios de melhorar a aplicação dos fartos recursos resultante da arrecadação com multas que, conforme conhecimento público, constitui importante meio de incremento das receitas públicas.

Somado ao fato de ser uma considerável fonte de recursos, as multas guardam estreita relação com os dados alarmantes de vitimas de acidentes de trânsito; seja apenas pelo excesso de velocidade, seja pela nefasta combinação deste ao álcool, fato é que as despesas do serviço público de saúde são muito oneradas pelos acidentes de trânsito.

Via de regra, as mencionadas vítimas demandam atendimento em instituições de saúde aptas a prestarem atendimento especializado e/ou de urgência e emergência.

Dessa forma, a destinação de percentual da receita arrecada em razão das multas para os serviços de atenção especializada e de urgência e emergência em saúde certamente contribuirá para a melhoria do atendimento da população de modo geral.

Esta é a razão de ser do presente Projeto de Lei:

Sala das Sessões, em 14 de março de 2012.

Deputado **EDIVALDO HOLANDA JÚNIOR**

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.305, DE 2013

(Do Sr. Vander Loubet)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o financiamento dos CETRAN e CONTRANDIFE.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o financiamento dos CETRAN e do CONTRANDIFE.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, prioritariamente, 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.

§ 2º O percentual de meio por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas em cada Estado e no Distrito Federal será destinado, mensalmente, ao funcionamento dos respectivos CETRAN e do CONTRANDIFE." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 337 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – atribui aos Estados e ao Distrito Federal a responsabilidade pelo suporte técnico e financeiro aos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN – e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

Compostos por pessoas de reconhecida experiência em trânsito, vinculadas ao Poder Público, juntamente com outras representantes da sociedade civil, esses Conselhos têm suas atividades comprometidas, devido ao descaso dos governadores, a quem cabe nomear seus membros.

À precariedade de instalações físicas somam-se falta de pessoal e material de apoio, que comprometem o funcionamento desses Conselhos, onde o profissionalismo não encontra condições de progredir, gerando prejuízos ao bom gerenciamento do trânsito, do que depende a credibilidade da aplicação do próprio CTB.

Para cumprir suas atribuições e garantir a independência dos Conselhos, impõe-se assegurar-lhes fonte de receita regular para seu funcionamento. Assim, propomos que cada um dos vinte e seis Estados e o Distrito Federal destinem meio por cento do valor que tenham arrecadado com as multas de trânsito para financiar as atividades dos CETRAN e do CONTRANDIFE.

Na expectativa de contribuir para o aperfeiçoamento do nosso Código de Trânsito, conto com o apoio dos nossos Pares para a aprovação da proposta aqui apresentada.

Em 3 de abril de 2013.

VANDER LOUBET
Deputado Federal
PT/MS

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 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.

Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)
.....
Art. 337. Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que os compõem e, o CONTRANDIFE, do Distrito Federal.
Art. 338. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.972, DE 2013

(Do Sr. Mendonça Prado)

Altera o Parágrafo Único, do art. 320, do Código de Trânsito Brasileiro, para instituir o percentual mínimo dos valores arrecadados com multas exclusivamente para Políticas de Educação de Trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-744/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O Parágrafo único do art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 320. .....
....

Parágrafo único. O percentual de dez 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. Deste percentual, cinco por cento será destinado exclusivamente para políticas de educação de trânsito. (NR)

Art. 2º. Os recursos destinados à segurança e educação de trânsito não poderão ser contingenciados pelo Poder Executivo.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Embora o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran estabeleça as diretrizes

nacionais para a educação no trânsito, regulamentando o previsto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, pouco realmente tem sido investido.

No período de 2008 a 2011, por exemplo, os Departamentos de Trânsito estaduais investiram, em média, apenas 0,05% dos recursos arrecadados em multas com educação para o trânsito. Mesmo com a previsão legal do uso integral de cinco por cento dos recursos arrecadados com multas em políticas de educação ou segurança, as verbas foram aplicadas em obras e aparelhamento da polícia.

Segundo dados da Confederação Nacional dos Municípios – CNM, uma média de 30% dos acidentes de trânsito são atropelamentos de pedestres por veículos. Os acidentes envolvendo motos estão aumentando a cada ano, passando de 9% do total de acidentes em 2000 para 22% dos acidentes em 2007, reflexo do grande aumento da frota de motos nas ruas do país.

Não se pode falar sobre redução de acidentes sem se falar em medidas de reeducação e fixação de valores comportamentais positivos em relação ao convívio social, principalmente em relação ao trânsito. Para isso, é preciso que os valores previstos sejam utilizados exclusivamente a esse fim.

O ensino de educação de trânsito nas escolas não deve corresponder simplesmente a objetivo de longo prazo, mas deve visar, também, a propósito de curto prazo. Isto porque dele dependem a segurança e a proteção da vida e da integridade física dos alunos na dinâmica viária.

Diante disso, é necessário que o valor de cinco por cento será destinado exclusivamente para políticas de educação de trânsito. Os recursos não podem ser desviados para outros investimentos, visto que já há receitas para obras e aparelhamento do departamento.

Assim sendo, contamos com a colaboração dos nobres pares para alterarmos a legislação e determinarmos a exclusividade dos recursos para a educação de trânsito.

Sala das Sessões, 17 de julho de 2013.

Deputado MENDONÇA PRADO
DEMOCRATAS/SE

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 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.
Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.034, DE 2013

(Do Sr. Fábio Faria)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer premiação aos condutores que não cometerem infração de trânsito no período de um ano.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer premiação aos condutores que não cometerem infração de trânsito no período de um ano.

Art. 2º O artigo 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 premiação aos condutores que não infringiram normas deste Código no período que especifica.

§ 1º O percentual de dez 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 e à premiação prevista no caput.

§ 2º O percentual de cinquenta por cento do valor transferido ao fundo de que trata o § 1º será sorteado anualmente entre os condutores que não cometeram infração de

trânsito no ano anterior.

§ 3º O sorteio previsto no § 2º será realizado no dia de sábado da Semana Nacional de Trânsito, prevista no art. 326;

§ 4º Terão direito ao prêmio os condutores cujos quatro últimos algarismos do número de registro da Carteira Nacional de Habilitação coincida com a milhar do primeiro prêmio da Loteria Federal ou outra que venha a substituí-la, conforme regulamentação do CONTRAN;" (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de mais de quarenta mil pessoas e por dezenas de milhares de feridos todos os anos no Brasil. Segundo dados do IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, os acidentes de trânsito também causam um prejuízo de cerca de R$ 40 bilhões por ano aos cofres públicos no mesmo período.

Apesar do recrudescimento das penalidades de trânsito e do maior rigor na fiscalização empreendidas nos últimos anos, os índices de desastres automobilísticos insistem em se manter em níveis inaceitáveis.

Por esse motivo, estamos propondo este projeto de lei, que prevê uma premiação anual, na forma de sorteio, para os condutores que não tenham cometido qualquer infração de trânsito no ano anterior. O prêmio será pago com base na milhar da loteria federal sorteada no sábado da semana nacional de trânsito, que ocorre todos os anos entre os dias 18 e 25 de setembro, conforme estabelece o art. 326 do Código de Trânsito Brasileiro.

O projeto é inovador, pois não visa punir os maus condutores, mas premiar os condutores que não infringem as normas de trânsito. A proposta é baseada em uma ação semelhante desenvolvida em Estocolmo, na Suécia, que, no âmbito do concurso *"The Fun Theory Award"*, da Volkswagen, premiou os condutores que cruzavam um determinado aparelho de fiscalização de trânsito dentro da velocidade permitida.

Sabemos que a obediência às normas de trânsito contribui intensamente para a redução de acidentes. Por isso, entendemos que a premiação para os não infratores, independentemente do tipo de infração de trânsito, irá incentivar os condutores a não cometerem violações. Acreditamos, ademais, que o gosto do povo brasileiro para sorteios de uma maneira geral poderá contribuir para o sucesso da iniciativa.

Pela importância dessa proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 2013.

Deputado FÁBIO FARIA

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 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.
Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)

.....

Art. 326. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.
Art. 327. A partir da publicação deste Código, somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta Lei, ressalvados os que vierem a ser regulamentados pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.905, DE 2013

(Do Senado Federal)

PLS n° 329/12
Ofício n° 2607/13 – SF

Acrescenta art. 320-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer que a aplicação da receita das multas de trânsito em desacordo com o disposto no art. 320 da mesma Lei configura ato de improbidade administrativa.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3920/2008.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 320-A:
"Art. 320-A. A aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito em atividades e serviços não arrolados no art. 320 configura ato de

improbidade administrativa, nos termos do art. 10, inciso XI, da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e sujeita o responsável às penas previstas no art. 12, inciso II, da mesma Lei."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 5 de dezembro de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DOS ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA

.....

Seção II
Dos Atos de Improbidade Administrativa que Causam Prejuízo ao Erário

Art. 10. Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta Lei, e notadamente:

I - facilitar ou concorrer por qualquer forma para a incorporação ao patrimônio particular, de

pessoa física ou jurídica, de bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta Lei;
II - permitir ou concorrer para que pessoa física ou jurídica privada utilize bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta Lei, sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;
III - doar à pessoa física ou jurídica bem como ao ente despersonalizado, ainda que de fins educativos ou assistências, bens, rendas, verbas ou valores do patrimônio de qualquer das entidades mencionadas no art. 1º desta Lei, sem observância das formalidades legais e regulamentares aplicáveis à espécie;
IV - permitir ou facilitar a alienação, permuta ou locação de bem integrante do patrimônio de qualquer das entidades referidas no art. 1º desta Lei, ou ainda a prestação de serviço por parte delas, por preço inferior ao de mercado;
V - permitir ou facilitar a aquisição, permuta ou locação de bem ou serviço por preço superior ao de mercado;
VI - realizar operação financeira sem observância das normas legais e regulamentares ou aceitar garantia insuficiente ou inidônea;
VII - conceder benefício administrativo ou fiscal sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;
VIII - frustrar a licitude de processo licitatório ou dispensá-lo indevidamente;
IX - ordenar ou permitir a realização de despesas não autorizadas em lei ou regulamento;
X - agir negligentemente na arrecadação de tributo ou renda, bem como no que diz respeito à conservação do patrimônio público;
XI - liberar verba pública sem a estrita observância das normas pertinentes ou influir de qualquer forma para a sua aplicação irregular;
XII - permitir, facilitar ou concorrer para que terceiro se enriqueça ilicitamente;
XIII - permitir que se utilize, em obra ou serviço particular, veículos, máquinas, equipamentos ou material de qualquer natureza, de propriedade ou à disposição de qualquer das entidades mencionadas no art. 1° desta Lei, bem como o trabalho de servidor público, empregados ou terceiros contratados por essas entidades.
XIV - celebrar contrato ou outro instrumento que tenha por objeto a prestação de serviços públicos por meio da gestão associada sem observar as formalidades previstas na lei; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.107, de 6/4/2005)*
XV - celebrar contrato de rateio de consórcio público sem suficiente e prévia dotação orçamentária, ou sem observar as formalidades previstas na lei. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.107, de 6/4/2005)*

Seção III
Dos Atos de Improbidade Administrativa que Atentam Contra os Princípios da Administração Pública

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:
I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;
II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;
III - revelar fato ou circunstância de que tem ciência em razão das atribuições e que deva permanecer em segredo;
IV - negar publicidade aos atos oficiais;
V - frustrar a licitude de concurso público;
VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;

VII - revelar ou permitir que chegue ao conhecimento de terceiro, antes da respectiva divulgação oficial, teor de medida política ou econômica capaz de afetar o preço de mercadoria, bem ou serviço.

CAPÍTULO III
DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações, que podem ser aplicadas isolada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade do fato: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.120, de 15/12/2009)*

I - na hipótese do art. 9°, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

CAPÍTULO IV
DA DECLARAÇÃO DE BENS

Art. 13. A posse e o exercício de agente público ficam condicionados à apresentação de declaração dos bens e valores que compõem o seu patrimônio privado, a fim de ser arquivada no serviço de pessoal competente.

§ 1° A declaração compreenderá imóveis, móveis, semoventes, dinheiro, títulos, ações, e qualquer outra espécie de bens e valores patrimoniais, localizado no País ou no exterior, e, quando for o caso, abrangerá os bens e valores patrimoniais do cônjuge ou companheiro, dos filhos e de outras pessoas que vivam sob a dependência econômica do declarante, excluídos apenas os objetos e utensílios de uso doméstico.

§ 2º A declaração de bens será anualmente atualizada e na data em que o agente público deixar o exercício do mandato, cargo, emprego ou função.

§ 3º Será punido com a pena de demissão, a bem do serviço público, sem prejuízo de outras sanções cabíveis, o agente público que se recusar a prestar declaração dos bens, dentro do prazo determinado, ou que a prestar falsa.

§ 4º O declarante, a seu critério, poderá entregar cópia da declaração anual de bens apresentada à Delegacia da Receita Federal na conformidade da legislação do Imposto sobre a Renda e proventos de qualquer natureza, com as necessárias atualizações, para suprir a exigência contida no caput e no § 2° deste artigo .

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.044, DE 2014

(Do Sr. Acelino Popó)

Dispõe sobre a alteração na destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas para tratamento de vítimas de acidentes de transito, para a Saúde e para melhoria das vias de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar com a seguinte redação:

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 tratamento de vítimas de acidentes de trânsito.

Parágrafo único. A destinação do valor das multas de trânsito arrecadadas obedecerá aos seguintes percentuais mínimos:

I – cinco por cento será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;

II – cinquenta por cento será depositado em fundo do Sistema Único de Saúde, para o reembolso do tratamento de vítimas de acidentes de trânsito;

III – vinte e cinco por cento será aplicado em obras de melhorias das vias de transito, sinalização, implantação de faixas para bicicletas e passeios de pedestres nas áreas urbanas.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O texto em vigor do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz, em seu art. 320, as regras para a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas por infração de trânsito. Assim estabelece o referido dispositivo:

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.

Parágrafo único. 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.

Entendemos que é uma regra assaz generalista, carecendo de aperfeiçoamento para que a utilização dessa receita possa trazer maiores benefícios para a sociedade.

De plano, estranhamos que o gasto do Sistema Único de Saúde com o tratamento das vítimas de acidentes de trânsito não possa ser coberto pelos recursos advindos da cobrança de multas. Nada mais lógico, se pensarmos que muitos acidentes são causados por condutores que infringem as normas de circulação e conduta impostas pelo CTB.

Consideramos, ademais, que se faz necessário definir um escalonamento mais rígido da destinação desses recursos, visto que, atualmente, apenas 5% do total tem destino certo, ficando todo o restante ao sabor da conveniência do órgão de trânsito. Assim, estamos propondo um mínimo de 50% para um fundo do Sistema Único de Saúde, para o reembolso do tratamento de vítimas de acidentes de trânsito, e de 25% para obras de melhorias das vias de transito, sinalização, implantação de faixas para bicicletas e passeios de pedestres nas áreas urbanas, além de manter os 5% hoje destinados ao fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. Com isso, resta um percentual de 20% cuja aplicação os órgãos ou entidades de trânsito de cada Estado poderão orientar de acordo com as demandas locais.

Na certeza de que a proposta aperfeiçoa o texto vigente, pedimos o apoio de nossos Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de fevereiro de 2014.

ACELINO POPÓ
Deputado Federal – PRB/BA

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 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.
Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.262, DE 2014

(Do Sr. Roberto Britto)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar os recursos arrecadados com fianças de infrações de trânsito ao Fundo Nacional da Saúde.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 3.052/2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 320-A:

"Art. 320-A. A receita arrecadada com o pagamento de fianças em casos de restrições de liberdade decorrentes de infrações de trânsito serão integralmente destinadas ao Fundo Nacional de Saúde."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A sobrecarga colocada sobre o Sistema Único da Saúde brasileiro em decorrência da irresponsabilidade dos inúmeros motoristas que insistem em dirigir alcoolizados simplesmente não pode ser calculada. Apesar das rigorosas punições previstas no Código de Trânsito Brasileiro para este tipo de delito, um número infelizmente muito grande de pessoas continua ainda insensível ao perigo a que seus semelhantes estão expostos, quando eles insistem em dirigir sem as mais básicas condições físicas.

Parece-nos, portanto, que o aspecto das sanções tem sido ineficaz para coibir essas práticas ilegais e as vítimas dos acidentes continuam a se acumular nos hospitais públicos. Assim sendo, nada mais justo do que converter as punições pecuniárias impostas aos infratores em recursos destinados ao SUS.

Se não conseguimos educar o enorme contingente de motoristas infratores por meio das sanções, podemos pelo menos transformar uma parte de suas ações em algo útil

para a população brasileira.

Esperamos, portanto, contar com o apoio dos nobres Colegas a fim de ver aprovada a presente proposição.

Sala das Sessões, em 18 de março de 2014.

Deputado ROBERTO BRITO

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.653, DE 2014

(Do Sr. Dimas Fabiano)

Altera o art. 331 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Civil -, para destinar o valor em que consistir a fiança referente à infração da "Lei Seca" às ações que especifica

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7262/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 331 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 331 .....

§ 1º Observado o disposto no § 2º, nos lugares em que o depósito não se puder fazer de pronto, o valor será entregue ao escrivão ou pessoa abonada, a critério da

autoridade, e dentro de três dias dar-se-á ao valor o destino que lhe assina este artigo, o que tudo constará do termo de fiança.

§ 2º O valor em que consistir a fiança referente à infração prevista no art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 será destinado a fundo nacional de amparo à saúde, com vinculação específica para a assistência médico-hospitalar, cirurgia plástica de correção estética, reabilitação física, e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à indenização de danos em veículos e passageiros,

§ 3º As repartições arrecadadoras federal e estaduais manterão sistemas eletrônicos para discriminar os recursos de que trata o § 2º daqueles de que trata o caput." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros no exercício financeiro subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

A presente medida altera a destinação dos recursos arrecadados, a título de fiança, pela aplicação da "Lei Seca", para que estes atendam também às necessidades de assistência médico-hospitalar, reabilitação física e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à recuperação dos veículos sinistrados.

O que motiva a presente iniciativa é o diagnóstico de que, em nosso país, os prejuízos ao patrimônio e à vida acumulam-se em razão do elevadíssimo número de acidentes de trânsito. Entendemos que os recursos do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais não são suficientes para cobrir todos esses prejuízos, e muitas vítimas e familiares acabam desassistidos.

Nossa proposição destina os recursos arrecadados com fiança de motoristas presos por dirigirem embriagados, mantendo a destinação dos recursos das multas intacta. Dessa forma, não haverá barreiras à aplicação de recursos na forma ora proposta.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em 03 de junho de 2014.

Deputado DIMAS FABIANO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

DECRETO-LEI Nº 3.689, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941

Código de Processo Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte Lei:

LIVRO I
DO PROCESSO EM GERAL

.....

TÍTULO IX
DA PRISÃO, DAS MEDIDAS CAUTELARES E DA LIBERDADE PROVISÓRIA
(Título com redação dada pela Lei nº 12.403, de 4/5/2011, em vigor a partir de 4/7/2011)

.....

CAPÍTULO V
DAS OUTRAS MEDIDAS CAUTELARES
(Capítulo com redação dada pela Lei nº 12.403, de 4/5/2011, em vigor a partir de 4/7/2011)

.....

Art. 331. O valor em que consistir a fiança será recolhido à repartição arrecadadora federal ou estadual, ou entregue ao depositário público, juntando-se aos autos os respectivos conhecimentos.

Parágrafo único. Nos lugares em que o depósito não se puder fazer de pronto, o valor será entregue ao escrivão ou pessoa abonada, a critério da autoridade, e dentro de três dias dar-se-á ao valor o destino que lhe assina este artigo, o que tudo constará do termo de fiança.

Art. 332. Em caso de prisão em flagrante, será competente para conceder a fiança a autoridade que presidir ao respectivo auto, e, em caso de prisão por mandado, o juiz que o houver expedido, ou a autoridade judiciária ou policial a quem tiver sido requisitada a prisão.

.....

.....

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.106, DE 2014

(Do Sr. Nilson Leitão)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer nova distribuição dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer nova distribuição dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 projetos e empreendimentos de mobilidade urbana.

§ 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.

§ 2º O percentual de cinquenta por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, em conta de fundo nacional destinado a financiar projetos e empreendimentos de mobilidade urbana, prioritariamente relacionados ao transporte público coletivo de passageiros e à infraestrutura cicloviária, nos termos de regulamento. (NR)"

Art. 3ºEsta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A priorização do transporte público coletivo de passageiros e dos meios não motorizados de transporte é medida unânime entre os especialistas e estudiosos do setor. Embora também seja comum ouvirmos o apoio a tais medidas no discurso das autoridades responsáveis pela gestão do trânsito e do transporte, poucas são as providências efetivas tomadas nesse sentido.

O presente projeto de lei busca estabelecer a priorização dos investimentos em mobilidade urbana, notadamente nos serviços de transporte público coletivo de passageiros e na infraestrutura do modal cicloviário, por meio da destinação de cinquenta por cento dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, os quais deverão ser destinados a fundo específico.

Os problemas de mobilidade urbana já não ocorrem apenas nas grandes metrópoles, sendo hoje também frequentes em cidades de menor porte. O predomínio do uso das vias por automóveis contribui para os crescentes congestionamentos e também para o aumento da poluição. Caso não sejam tomadas medidas efetivas e eficazes de priorização do transporte coletivo e dos meios de transporte não motorizados, nossas cidades vão parar!

Por esses motivos, entendemos adequado que seja partilhado o vultoso volume de recursos arrecadados com as multas de trânsito, para destiná-lo a ações que possam contribuir de forma decisiva para a melhoria do próprio trânsito, do transporte coletivo e do não motorizado, ou seja, da mobilidade urbana em geral.

Por essa razão, esperamos ver esta proposta aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 18 de novembro de 2014.

Deputado NILSON LEITÃO

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.783, DE 2015

(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor que 1/4 dos recursos arrecadados com multas de trânsito sejam revertidos em abatimento de impostos e encargos aos veículos de condutores que não tenham cometido infrações de trânsito.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-6034/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei determina que trinta por cento dos recursos arrecadados das multas de trânsito sejam revertidos em abatimento de impostos e encargos aos veículos dos condutores que não tenham cometido infrações durante os últimos 12 meses.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º e 3º, renumerando-se o atual parágrafo único para §1º:

“Art. 320.....

§1º .....

§2º O percentual de trinta por cento das multas de trânsito arrecadadas será destinado ao abatimento de impostos e encargos aos veículos dos condutores que não tenham cometido infração de trânsito durante os últimos doze meses, a contar do ato da infração mais recente.

§3º O disposto no §2º deste artigo somente se aplica aos proprietários de veículo registrado e licenciado em seu estado de domicílio, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esta proposição tem como objetivo beneficiar os bons condutores desse país, pois a legislação somente traz a previsão de punir os maus condutores, deixando de contemplar os bons motoristas por sua condução exemplar.

A indústria de multas de trânsito é um problema que vem ocorrendo em quase todas as regiões do País. Com o argumento de melhorar a segurança, alguns órgãos executivos de trânsito, tanto de Estados quanto de Municípios, e até da própria União, implantaram sistemas eletrônicos de fiscalização de trânsito, gerando um crescimento significativo da quantidade de multas aplicadas, e o consequente aumento da arrecadação de recursos, tornado-se verdadeira fonte de receita desses entes federados.

Acontece que tais recursos supracitados estão sendo direcionados, em alguns casos, para itens de custeio da administração, e não para as finalidades impostas pelo art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, quais sejam: sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Portanto, faz-se necessário que o poder público passe a beneficiar os bons condutores, por meio dos recursos arrecadados com a aplicação de multas de trânsito, pois não é justo que o Código de Trânsito Brasileiro crie mecanismos apenas punitivos e negue àqueles que não cometem infrações por longos períodos, benefícios e incentivos que exaltem seu bom comportamento no trânsito.

Por tratar-se de uma proposição importante para a promoção do trânsito seguro e do bom uso dos recursos arrecadados com a aplicação de multas de trânsito, conto com

o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 02 de junho de 2015.

Dep. **DIEGO ANDRADE**
PSD/MG

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 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.
Parágrafo único. 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.
Art. 321. (VETADO)
Art. 322. (VETADO)
……
……....

PROJETO DE LEI N.º 2.763, DE 2015

(Do Sr. André Figueiredo)

Acrescenta o §2º ao art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação de recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta o §2º ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor que os recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos serão destinados à construção de passarelas de pedestres.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

"Art. 320.....

§ 1º. .....

§ 2º. Tratando-se da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos, será destinado percentual mínimo de vinte por cento na construção de passarelas de pedestres. (NR)"

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem por escopo aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito - CTB, no tocante à destinação dos recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos para a construção de passarelas de pedestres.

A medida se mostra necessária para evitar atropelamentos em vias perigosas, eliminar acidentes de veículos que resultam de freadas bruscas, reduzir o tempo de viagem dos motoristas ao eliminar a necessidade de reduzir a velocidade ou parar no local.

O aumento expressivo da frota de veículos automotores nos últimos anos corroborou para que os entes federados tivessem dificuldade para investir na qualidade e na segurança das estradas e rodovias, situação que causou um número elevadíssimo de mortos e feridos.

A proposta pretende vincular, pelo menos, vinte por cento da receita arrecadada por equipamentos eletrônicos para construção de passarelas de pedestres, visando não só a segurança do pedestre, mas principalmente dos motoristas. Ademais, o percentual estabelecido evitará que o administrador determine outras prioridades com os recursos.

Assim, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, 25 de agosto de 2015.

Deputado André Figueiredo
PDT/CE

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei, oriundo do Senado Federal**,** de autoria do Senador Renato Casagrande, que tem por objetivo alterar dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) para inserir, entre as hipóteses de aplicações dos recursos arrecadados com multas de trânsito, as atividades de salvamento e resgate de vítimas de acidente de trânsito.

Na Justificação, o autor defende que a qualidade e a rapidez das atividades de salvamento e resgate são fundamentais para a redução de fatalidades no trânsito. Nesse sentido, entende ser necessário financiar tais atividades com recursos do fundo nacional constituído com recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, o que não é permitido na legislação vigente.

A árvore de apensos conta com trinta e oito projetos de lei. Cumpre esclarecer que nem todos os projetos se encontram diretamente apensados à proposição principal, mas a outras proposições e estas, por sua vez, apensadas à principal. São esses os projetos de lei integrantes do conjunto, segundo a ordem do processo:

O PL nº **279/2003**, do Deputado Léo Alcântara, busca alterar a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, que passaria a ser aplicada da seguinte forma: 70% em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito; 25% em obras de infraestrutura de transportes; e 5% em depósitos mensais na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.

O **PL nº 744/2003**, do Deputado Bispo Rodrigues, tenciona alterar o parágrafo único do art. 320, do CTB, para aumentar o percentual do valor das multas de trânsito arrecadadas para segurança e educação de trânsito, de 5% para 20%.

O **PL nº 1.365/2003**, do Deputado Almir Moura, também dispõe sobre a destinação das receitas arrecadadas com a cobrança de multas de trânsito, bem como da divisão dos valores entre os Entes Federados.

O **PL nº 5.411/2005**, do Deputado Paulo Bauer, pretende destinar o percentual mínimo de 50% dos valores arrecadados com a cobrança de multas aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal para ampliação, reposição, modernização ou manutenção de equipamentos, materiais e veículos associados a programa de segurança nas rodovias federais.

O **PL nº 6.628/2006**, do Deputado Heleno Silva, também altera a destinação da receita proveniente de multas de trânsito, destinando, inclusive, 5% a um Fundo Nacional de Assistência Social, cujos critérios de aplicação seriam estabelecidos pelo Poder Executivo.

O **PL nº 6.948/2006**, do Deputado Carlos Souza, da mesma forma pretende alterar o art. 320, do CTB, estabelecendo percentuais para cada área de aplicação dos recursos arrecadados de multas de trânsito.

O **PL nº 1.128/2007**, do Deputado Jorge Tadeu Mudalen, pretende inserir entre os itens passíveis de aplicação de recursos arrecadados com multas de trânsito a construção, manutenção e recapeamento de rodovias, estradas e vias de circulação.

O **PL nº 3.052/2004**, do Deputado Airton Roveda, também busca alterar o art. 320, do CTB, de forma a destinar percentual de 30% da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito ao Sistema Único de Saúde – SUS.

O **PL nº 3.270/2004**, do Deputado Tadeu Filippelli, busca alterar a destinação da receita das multas de trânsito, mudando a aplicação dos recursos de "exclusivamente em" para "no mínimo 50% em" sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. O restante da receita seria aplicado em infra-estrutura de transporte da localidade onde os recursos forem arrecadados.

O **PL nº 4.016/2004**, da Deputada Gorete Pereira, tem por fim a alteração do percentual do valor arrecadado com as multas de trânsito, de 5% para 10%, que deverá ser depositado na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação no trânsito. Além disso, a proposta inclui entre as finalidades do fundo a recuperação das vítimas de acidente de trânsito.

O **PL nº 3.451/2004**, do Deputado Ronaldo Vasconcellos, e o **PL nº 698/2007**, do Deputado Sandes Júnior, têm conteúdo idêntico e estabelecem que o valor total arrecadado por multas de trânsito decorrentes de infrações de estacionamento, quando cometidas em frente a instituições de ensino, será revertido para melhoria das instalações de escolas públicas de primeiro e segundo graus.

O **PL nº 3.856/2004**, do Deputado Carlos Sampaio, pretende incluir, entre as aplicações dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, a confecção de placas indicativas de logradouros.

O **PL nº 7.504/2006**, do Deputado Colombo, objetiva incluir o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito entre as hipóteses de aplicação dos recursos, e destina 30% do valor arrecadado para o Fundo Nacional de Saúde. A proposta prevê, ainda, o rateio dos recursos entre os hospitais credenciados junto ao SUS, tendo como critério o número de atendimentos prestados.

O **PL nº 2.576/2007**, do Deputado Celso Maldaner, tenciona destinar o percentual de 15% do valor das multas de trânsito para o SUS, além de dispor sobre a proibição de lançamentos de débitos de multas de responsabilidade do ex-proprietário após a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo – CRV, proibição esta que é também o objeto do **PL nº 2.977/2008**, do Deputado Pedro Chaves.

O **PL nº 2.884/2008**, do Deputado Lobbe Neto, mantém o depósito de valor correspondente a 5% do total arrecadado com multas de trânsito no fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, mas adiciona o percentual de 15% da receita arrecadada com multas de trânsito para transferência desses recursos às Santas Casas de Misericórdia e aos hospitais públicos credenciados pelo SUS que prestem atendimento às vítimas de acidentes de trânsito.

O **PL nº 3.008/2008**, da Deputada Ângela Amim, tem por finalidade alterar o art. 134 do CTB, para transferir aos cartórios nos quais forem averiguadas a autenticidade das assinaturas do vendedor e do comprador de veículo, a responsabilidade pela comunicação ao órgão executivo de trânsito do Estado sobre a transmissão da propriedade.

A este Projeto foram apresentadas duas emendas. Uma na Comissão de Viação e Transportes (CVT) e outra na Comissão de Defesa do Consumidor (CDC). A emenda da CVT ao PL nº 3.008/2008 veda a cobrança de qualquer taxa ou emolumento por parte dos cartórios relativa à obrigação de informar ao órgão executivo de trânsito estadual sobre a transmissão da propriedade de veículos. A emenda da CDC também veda a cobrança de taxas por parte dos cartórios e torna sem efeito convênios celebrados entre cartórios e repartições de trânsito que exijam o registro de contrato de alienação fiduciária de veículos, além de aplicar às entidades de que trata a Lei nº 8.935/1994 (serviços notariais e de registro) as disposições constantes do Código de Defesa do Consumidor.

O **PL nº 4.191/2008**, do Deputado Jorginho Maluly, objetiva alterar o parágrafo único do art. 320 do CTB, para destinar a aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito exclusivamente em segurança e educação de trânsito, vedado o contigenciamento dos recursos.

O **PL nº 4.292/2008**, do Deputado Jorginho Maluly, altera o art. 320 do CTB para estabelecer que a inobservância ao disposto no dispositivo constitui ato de improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei nº 8.429/1992.

O **PL nº 6.396/2009**, do Deputado Camilo Cola, também altera o art. 320 do CTB para alterar a destinação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas. A proposição acrescenta às destinações hoje existentes a “implantação de ciclofaixas e de acostamentos sinalizados para tráfego de bicicletas”.

O **PL nº 6.640/2009**, do Deputado Pastor Pedro Ribeiro, acrescenta parágrafo ao art. 320 para destinar noventa por cento da receita arrecadada com as multas de trânsito aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal à assistência médico-hospitalar, à cirurgia plástica de correção estética, à reabilitação física e ao auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito.

O **PL nº 1.162/2011**, do Deputado Fernando Francischini, altera o art. 320 do CTB para incluir a saúde entre as aplicações da receita arrecadada com cobranças de multas de trânsito, destinando parcelas da arrecadação de multas aplicadas em rodovias federais aos fundos estaduais e municipais de saúde, nos percentuais de vinte por cento e vinte e cinco por cento, respectivamente.

O **PL nº 711/2011**, de autoria do Deputado Ratinho Júnior, altera o art. 320 do CTB para acrescentar entre os destinos dos recursos arrecadados com multas de trânsito o subsídio das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano. A redação empregada na proposição leva à revogação, ainda que indesejada, do atual parágrafo único do art. 320.

O **PL nº 686/2011**, do Deputado Weliton Prado, obriga os cartórios de registro de títulos de documentos a informar as autoridades de trânsito estaduais e regionais a ocorrência de operações de transferência de propriedade de veículos.

O **PL nº 2.714/2011**, do Deputado Wilson Filho, altera o art. 320 do CTB para destinar os recursos arrecadados com multas aplicadas aos condutores que tenham dirigido sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa ao Fundo Estadual Antidrogas da respectiva unidade federativa onde se verificou a infração.

O **PL nº 2.894/2011**, do Senado Federal, altera o art. 320 do CTB para restringir a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas ao financiamento de campanhas educativas sobre direção defensiva, combate à violência e desestímulo ao uso de álcool e drogas, e na sinalização de trânsito. Veda, ainda, a utilização dessa receita com despesas correntes e de custeio.

O **PL nº 3.449/2012**, do Deputado Edivaldo Holanda Júnior, modifica o art. 320 do CTB para acrescentar às atuais destinações da receita arrecadada com a cobrança de trânsito a aplicação em ações de atenção especializada de urgência e emergência em saúde. A proposta destina dez por cento da arrecadação ao Fundo Nacional de Saúde para aplicação específica nessa área.

O **PL nº 5.305/2013**, do Deputado Vander Loubet, altera o art. 320 para passar a considerar prioritário, e não exclusivo, como determina a lei vigente, o rol de possíveis aplicações de recursos arrecadados com multas de trânsito. Além disso, autoriza que meio por cento do total arrecadado seja aplicado, mensamente, no funcionamento dos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito.

O **PL nº 5.972/2013**, do Deputado Mendonça Prado, altera o parágrafo único do art. 320 do CTB para determinar o depósito de dez por cento do valor arrecadado com multas de trânsito na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança de educação no trânsito, destinando cinco por cento desse percentual, com exclusividade, para politicas de educação de trânsito. Além disso, determina que os recursos destinados à segurança e educação de trânsito não serão contingenciados pelo Poder Executivo.

O **PL nº 6.034/2013**, do Deputado Fábio Faria, altera o art. 320 do CTB para estabelecer premiação aos condutores que não cometerem infração de

trânsito no período de um ano. O projeto destina cinquenta por cento do valor que seria destinado ao fundo nacional de segurança e educação no trânsito para sorteio entre os condutores que não tenham cometido infrações no ano anterior.

O **PL nº 6.905/2013**, do Senado Federal, acrescenta o art. 320-A ao CTB, para estabelecer que a aplicação da receita das multas de trânsito em desacordo com o disposto no art. 320 da mesma Lei configura ato de improbidade administrativa, sujeitando o responsável às penas previstas pela lei específica (Lei nº8.429/1992).

O **PL nº 7.044/2014**, do Deputado Acelino Popó, altera o art. 320 do CTB, para estabelecer uma nova forma de distribuição dos recursos arrecadados com a cobrança de multas, prevendo a destinação de cinquenta por cento dos recursos para o Sistema Único de Saúde (SUS) para o reembolso do tratamento das vítimas de acidentes de trânsito, e vinte e cinco por cento para aplicação em obras de melhoria das vias, da sinalização e da implantação de faixas para bicicletas e passeios de pedestres.

O **PL nº 7.262/2014**, do Deputado Roberto Britto, acrescenta o art. 320-A ao CTB para destinar ao Fundo Nacional de Saúde a receita arrecadada com o pagamento de fiança nos casos de restrição de liberdade decorrentes de infrações de trânsito.

O **PL nº 7.653/2014**, do Deputado Dimas Fabiano, altera o art. 331 do Código de Processo Penal para destinar o valor da fiança referente à infração da “Lei Seca” à assistência médico-hospitalar e ao auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito.

O **PL nº 8.106/2014**, do Deputado Nilson Leitão, altera o art. 320 do CTB, para estabelecer nova distribuição dos recursos arrecadados com multas de trânsito. O projeto destina vinte e cinco por cento dos recursos para aplicação em segurança e educação de trânsito, e cinquenta por cento em financiamento de projetos de mobilidade urbana, com prioridade para o transporte público coletivo e para a infraestrutura cicloviária.

O **PL nº 1.783/2015**, do Deputado Diego Andrade, altera o art. 320 do CTB, para determinar que trinta por cento dos recursos arrecadados com multas de trânsito sejam revertidos em abatimento de impostos e encargos aos veículos dos condutores que não tenham cometido infrações durante os últimos doze meses.

O **PL nº 2.763/2015**, do Deputado André Figueiredo, acrescenta parágrafo ao art. 320 do CTB, para determinar que os recursos arrecadados por meio de equipamentos eletrônicos, em percentual mínimo de vinte por cento, sejam destinados à construção de passarelas de pedestres.

As proposições tramitam em regime de prioridade e estão sujeitas à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados, tendo sido distribuídas às Comissões de Defesa do Consumidor (CDC), Viação e Transportes (CVT), Finanças e Tributação (CFT).

A Comissão de Defesa do Consumidor opinou, unanimemente,

pela aprovação apenas da proposição principal – PL nº 3.920/2008, e pela rejeição de todas as proposições apensas: PL nº 279/2003, PL nº 744/2003, PL nº 4.191/2008, PL nº 1.365/2003, PL nº 5.411/2005, PL nº 6.628/2006, PL nº 6.948/2006, PL nº 1.128/2007, PL nº 3.052/2004, PL nº 3.270/2004, PL nº 3.451/2004, PL nº 698/2007, PL nº 3.856/2004, PL nº 4.016/2004, PL nº 7.504/2006, PL nº 2.884/2008, PL nº 2.576/2007, PL nº 2.977/2008, PL nº 3.008/2008 e PL nº 4.292/2008.

Registre-se que o PL nº 279/2003, bem como as proposições então apensas, já haviam recebido, em 2003, parecer da Comissão de Viação e Transportes (CVT) e, em 2004, da Comissão de Finanças e Tributação (CFT); antes, portanto, da apensação de todos os projetos ao PL principal (oriundo do Senado Federal).

A CVT, à época, opinou pela rejeição do PL nº 279/2003, e dos apensos: PL nº 744/2003, PL nº 1.365/2003 e PL nº 1.706/2003.

A CFT concluiu, à época, pelo não cabimento de pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária dos projetos e, no mérito, pela aprovação do PL nº 279/2003, PL nº 744/2003 e PL nº 1.465/2003, na forma de Substitutivo, e pela rejeição do PL nº 1.706/2003.

O PL nº 1.706/2003, do Deputado Joaquim Francisco, recebeu parecer contrário em todas as comissões de mérito e foi arquivado por despacho do Presidente da Câmara, que deu cumprimento ao art. 133, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O apensamento dos projetos de lei nº 6.396/2009, nº 6.640/2009, nº 1.162/2011, nº 711/2011, nº 686/2011, nº 2.714/2011, nº 2.894/2011, nº 3.449/2012, nº 5.305/2013, nº 5.972/2013, nº 6.034/2013, nº 6.905/2013; nº 7.044/2014; nº 7.262/2014; nº 7.653/2014; nº 8.106/2014 e nº 1.783/2015 se deu após o exame da matéria pelas comissões de mérito, razão pela qual não foram objeto de apreciação por esses colegiados.

Cumpre, agora, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se acerca da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa de todas as proposições, nos termos do artigo 32, IV, '*a'* do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As matérias em apreço versam sobre aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito, temática inserida na competência legislativa da União, nos termos do inciso XI, do art. 22, da Constituição Federal[4].

A iniciativa parlamentar é legítima, fundada no que dispõe o artigo 61 da Carta da República, tendo em vista a inexistência de quaisquer reservas de iniciativa atribuídas a outros Poderes.

A espécie normativa empregada – projeto de lei ordinária – também é adequada, de sorte que os projetos não incorrem em vícios de

[4] CF/88 – art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: .....XI- trânsito e transporte;

constitucionalidade formal.

No tocante à constitucionalidade material, não vislumbramos violações a regras e princípios constitucionais, à exceção dos seguintes dispositivos: art. 2º do PL nº 1.365/2003; art. 2º do PL nº 686/2011 e o art. 2º do PL nº 5.972/2013, todos por afronta ao o princípio da separação de poderes (CF, art. 2º).

Os dois primeiros dispositivos assinam prazo para que o Poder Executivo regulamente a lei de iniciativa parlamentar; e o terceiro dispositivo veda o contingenciamento de recursos que são administrados pelo próprio Poder Executivo. Tais vícios serão corrigidos mediante emendas supressivas que ora oferecemos.

No tocante ao objetivo das proposições, cumpre-nos, louvando os autores das proposições, ressaltar o interesse legislativo da matéria, revelado pelo significativo número de proposições apensadas. Além disso, estão os propósitos alinhados com o que já dispõe a Constituição Federal em seu art. 144, § 10, I, que trata a segurança pública como dever do Estado:

> *§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da* ***incolumidade das pessoas*** *e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)*
>
> *I - compreende a* ***educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente****; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)*

Quanto à juridicidade das proposições, entendemos que estão em consonância com os princípios que regem o ordenamento jurídico pátrio, não havendo óbices à aprovação de todas, inclusive de suas emendas. Chamamos, no entanto, atenção para os projetos nº 7.262/2014 e 7.653/2014, que pretendem destinar os recursos arrecadados com a fiança paga em decorrência de crimes de trânsito para o Fundo Nacional de Saúde (FNS).

De acordo com o Código de Processo Penal (CPP)[5] - art. 336[6] -, os recursos dados como fiança têm destinação específica e servem, se o réu for condenado, para o pagamento das custas, da indenização do dano, da prestação pecuniária e da multa. Se o réu não for condenado, os valores serão integralmente restituídos.

Na hipótese de quebra de fiança - art. 345[7] -, o CPP destina os recursos para o Fundo Penitenciário (FUNPEN), instituído pela Lei Complementar nº 79/1994, com a finalidade de proporcionar meios de financiamento de atividades e programas de modernização e aprimoramento do sistema penitenciário brasileiro.

Com efeito, é legítima a iniciativa parlamentar no tocante a dar

[5] Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941.
[6] CPP - Art. 336. O dinheiro ou objetos dados como fiança servirão ao pagamento das custas, da indenização do dano, da prestação pecuniária e da multa, se o réu for condenado.
[7] Art. 345. No caso de perda da fiança, o seu valor, deduzidas as custas e mais encargos a que o acusado estiver obrigado, será recolhido ao fundo penitenciário, na forma da lei.

um destino específico aos recursos arrecadados com as fianças dos crimes de trânsito. Contudo, os textos das proposições referidas não são expressos quanto à transferência dos recursos para o FNS ser viável apenas na hipótese de perda ou quebra de fiança – tal como ocorre com o FUNPEN -, ou seja, apenas quando não mais houver possibilidade de restituição ao réu.

Em que pese ser essa a única intepretação plausível, do ponto de vista constitucional e jurídico, entendemos necessário, uma vez que estamos em pleno processo legislativo, emendar, sem interferir no mérito, ambas as proposições para afastar qualquer pecha de inconstitucionalidade ou injuridicidade. Objetivamente, as emendas propostas se resumem a acrescentar aos textos das proposições a expressão "*quando quebradas ou perdidas*", em referência às fianças. Tal expressão é análoga ao que prevê o inciso VI[8] do art. 2º da Lei Complementar nº 79, de 1994, que instituiu o Fundo Penitenciário Nacional – FUNPEN.

Quanto à técnica legislativa, de uma forma geral, as proposições em exame obedecem às disposições da Lei Complementar nº 95/1998. Todavia, oferecemos emendas a algumas proposições, mesmo sabendo-as rejeitadas no mérito em algumas comissões, com o propósito de reparar pequenas violações às regras da citada Lei Complementar, que "*dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis (...)"*.

As emendas de técnica legislativa tratam, na maior parte, da inserção dos caracteres *"(NR)*" ao final do dispositivo alterado, da supressão de cláusulas genéricas de revogação e da correção de ementas.

Feitas essas considerações, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa dos projetos de Lei nº nº 3.920/2008; nº 279/2003; nº 744/2003; nº 1.365/2003; do Substitutivo aprovado pela CFT, em 2004; dos PLs nº 4.191/2008; nº 5.411/2005; nº 6.628/2006; nº 6.948/2006; nº 1.128/2007; nº 3.052/2004; nº 3.270/2004; nº 3.451/2004; nº 698/2007; nº 3.856/2004; nº 4.016/2004; nº 7.504/2006; nº 2.884/2008; nº 2.576/2007; nº 2.977/2008; nº 3.008/2008, e das emendas apresentadas na CVT e CDC; nº 4.292/2008, nº 6.396/2009 e nº 6.640/2009, nº 1.162/2011, nº 711/2011, nº 686/2011, nº 2.714/2011, nº 2.894/2011, nº 3.449/2012, nº 5.305/2013, nº 5.972/2013, nº 6.034/2013, nº 6.905/2013; nº 7.044/2014; nº 7.262/2014; nº 7.653/2014; nº 8.106/2014; nº 1.783/2015; e nº 2.763/2015, desde que aprovadas as emendas ora ofertadas.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.365, DE 2003
(Do Sr. Almir Moura)

[8] LC nº 79/1994 – art. 2º Constituirão recursos do FUNPEN: .....VI – fianças quebradas ou perdidas, em conformidade com o disposto na lei processual penal.

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 2º do Projeto.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 3.270, DE 2004
(Do Sr. Tadeu Filippelli)

EMENDA Nº 1

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 2º, do Projeto, as letras “NR”, maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 3.270, DE 2004
(Do Sr. Tadeu Filippelli)

EMENDA Nº 2

Suprima-se o art. 3º do Projeto.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 2.576, DE 2007
(Do Sr. Celso Maldaner)

EMENDA Nº 1

Substitua-se, no § 2º do art. 320 constante do art. 3º do Projeto, a expressão “15%” por “quinze por cento”.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 2.576, DE 2007
(Do Sr. Celso Maldaner)

EMENDA Nº 2

Acrescentem-se, ao final do art. 128 constante do art. 2º, do Projeto, e ao final do art. 320 constante do art. 3º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 4.191, DE 2008
(Do Sr. Jorginho Maluly)

EMENDA Nº 1

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 1º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 4.191, DE 2008
(Do Sr. Jorginho Maluly)

EMENDA Nº 2

Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:

"*Altera o parágrafo único do art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro".*

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 2.884, DE 2008
(Do Sr. Lobbe Neto)

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 1º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 1º Esta Lei altera o art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar quinze por cento da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e hospitais públicos credenciados pelo Sistema Único de Saúde –SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas de acidentes de trânsito".

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI No 2.884, DE 2008
(Do Sr. Lobbe Neto)

EMENDA Nº 2

Acrescente-se o seguinte art. 2º ao Projeto, renumerando-se o art. 2º como art. 3º:

"*Art. 2º O art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:*

'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 auxílio financeiro aos hospitais públicos e Santas Casas de Misericórdia que façam atendimento de emergência às vítimas do 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.

§ 2º Da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, será destinado quinze por cento às Santas Casas de Misericórdia e hospitais públicos credenciados pelo Sistema Único de Saúde – SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas de acidentes de trânsito. (NR)'.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 686, DE 2011
(Do Sr. Weliton Prado)

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 2º do Projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.162, DE 2011
(Do Sr. Fernando Francischini)

EMENDA Nº 1

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 1º do Projeto, as letras “NR”, maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 3.449, DE 2012
(Do Sr. Edivaldo Holanda Júnior)

EMENDA Nº1

Numere-se como art. 2º do Projeto a cláusula de vigência, e suprima-se a expressão “(NR)” ao final do *caput* do art. 320; substituam-se as duas ocorrências da expressão “parágrafo” pelo símbolo “§”; e mantenha-se apenas ao final do dispositivo a expressão “(NR)”.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI No 5.972, DE 2013
(Do Sr. Mendonça Prado)

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 2º do Projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 7.262, DE 2014
(Do Sr. Roberto Britto)

EMENDA Nº 1

Substitua-se a redação dada ao art. 320-A da Lei nº 9.503, de 1997, constante do art. 1º do projeto, pela seguinte redação:

"Art. 320-A. A receita arrecadada com o pagamento de fianças em casos de restrições de liberdade decorrentes de infrações de trânsito, quando quebradas ou perdidas, serão integralmente destinadas ao Fundo Nacional de Saúde"

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 7.653, DE 2014
(Do Sr. Dimas Fabiano)

EMENDA Nº 1

Substitua-se, na ementa do projeto, a expressão "Código de Processo Civil" por "Código de Processo Penal".

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 7.653, DE 2014
(Do Sr. Dimas Fabiano)

EMENDA Nº 2

Substitua-se a redação dada ao 2º do art. 331 do Decreto-Lei nº 3.689, de 1941, constante do art. 1º do projeto, pela seguinte redação:

"§ 2º O valor em que consistir a fiança referente à infração prevista no art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quando quebrada ou perdida, será destinado a fundo nacional de amparo à saúde, com vinculação específica para a assistência médico-hospitalar; cirurgia plástica de correção estética, reabilitação física, e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à indenização de danos em veículos e passageiros."

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.783, DE 2015
(Do Sr. Diego Andrade)

EMENDA Nº 1

Substitua-se, na ementa do projeto, a expressão "1/4" por "trinta por cento".

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 279/2003; Nº 744/2003 e Nº 1.365/2003
(Da Comissão de Finanças e Tributação)

SUBEMENDA Nº 1

Acrescentem-se, ao final da nova redação do art. 320 da Lei nº 9.503/1997 constante do art. 2º, do Projeto, e ao final da nova redação do art. 6º da Lei nº 9.602/1998 constante do art. 3º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre

parênteses.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.920/2008; e dos Projetos de Lei nºs 2.894/2011, 6.905/2013, 744/2003, 1.365/2003, com emenda, 5.411/2005, 6.628/2006, 6.948/2006, 1.128/2007, 2.714/2011, 8.106/2014, 4.191/2008, com emendas, 711/2011, 5.972/2013, com emenda, 3.270/2004, com emendas, 3.451/2004, 3.856/2004, 4.016/2004, 7.504/2006, 2.576/2007, com emendas, 2.884/2008, com emendas, 6.640/2009, 1.162/2011, com emenda, 3.449/2012, com emenda, 7.262/2014, com emenda, 698/2007, 2.977/2008, 3.008/2008, 686/2011, com emenda, 279/2003, 3.052/2004, 4.292/2008, 6.396/2009, 5.305/2013, 6.034/2013, 7.044/2014, 1.783/2015, com emenda, 7.653/2014, com emendas, e 2.763/2015, apensados; do Substitutivo da Comissão de Finanças e Tributação, com subemenda; e das Emendas apresentadas na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Defesa do Consumidor, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Veneziano Vital do Rêgo, contra os votos dos Deputados Luiz Couto, Alessandro Molon, Pedro Uczai, Padre João e Wadih Damous.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arthur Lira - Presidente, Osmar Serraglio e Veneziano Vital do Rêgo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Altineu Côrtes, André Fufuca, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Arthur Oliveira Maia, Bacelar, Betinho Gomes, Bruno Covas, Capitão Augusto, Chico Alencar, Covatti Filho, Danilo Forte, Décio Lima, Delegado Éder Mauro, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Felipe Maia, Francisco Floriano, Giovani Cherini, Hiran Gonçalves, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, José Fogaça, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Luciano Ducci, Luis Tibé, Luiz Couto, Mainha, Marcelo Aro, Marco Tebaldi, Marcos Rogério, Padre João, Paes Landim, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Pedro Cunha Lima, Pr. Marco Feliciano, Rodrigo Pacheco, Rogério Rosso, Ronaldo Fonseca, Rubens Pereira Júnior, Sergio Souza, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Alexandre Leite, Bruna Furlan, Cabo Sabino, Daniel Almeida, Delegado Waldir, Gorete Pereira, Jerônimo Goergen, Lucas Vergilio, Pedro Uczai, Ricardo Tripoli, Sandro Alex e Silas Câmara.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 1.365, DE 2003
(Do Sr. Almir Moura)

Altera a redação do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e dispõe sobre a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Suprima-se o art. 2º do Projeto.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 3.270, DE 2004.
(Do Sr. Tadeu Filippelli)

Altera a redação do "caput" do artigo 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dá outras providências.

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 2º, do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA

Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 3.270, DE 2004.
(Do Sr. Tadeu Filippelli)

Altera a redação do "caput" do artigo 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dá outras providências.

Suprima-se o art. 3º do Projeto.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 2.576, DE 2007.
(Do Sr. Celso Maldaner)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas após a transferência de propriedade do veículo, e sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Substitua-se, no § 2º do art. 320 constante do art. 3º do Projeto, a expressão “15%” por “quinze por cento”.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 2.576, DE 2007.
(Do Sr. Celso Maldaner)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a cobrança de multas após a transferência de propriedade do veículo, e sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Acrescentem-se, ao final do art. 128 constante do art. 2º, do Projeto, e ao final do art. 320 constante do art. 3º do Projeto, as letras “NR”, maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 2.884, DE 2008.
(Do Sr. Lobbe Neto)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar 15% (quinze por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos.

Dê-se ao art. 1º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 1º Esta Lei altera o art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar quinze por cento da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e hospitais públicos credenciados pelo Sistema Único de Saúde –SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas de acidentes de trânsito".

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 2.884, DE 2008.
(Do Sr. Lobbe Neto)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, de modo a repassar 15% (quinze por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito para as Santas Casas de Misericórdia e Hospitais Públicos.

Acrescente-se o seguinte art. 2º ao Projeto, renumerando-se o art. 2º como art. 3º:

"*Art. 2º O art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:*

'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 auxílio financeiro aos hospitais públicos e Santas Casas de Misericórdia que façam atendimento de emergência às vítimas do 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.

§ 2º Da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, será destinado quinze por cento às Santas Casas de Misericórdia e hospitais públicos credenciados pelo Sistema Único de Saúde – SUS, que façam atendimento de emergência às vítimas de acidentes de trânsito. (NR)'.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 4.191, DE 2008. (Do Sr. Jorginho Maluly)

Altera o § único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 1º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 4.191, DE 2008. (Do Sr. Jorginho Maluly)

Altera o § único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Dê-se à ementa do Projeto a seguinte redação:

"*Altera o parágrafo único do art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro".*

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 686, DE 2011 (Do Sr. Weliton Prado)

Torna obrigatória a informação, pelos cartórios de registro de títulos e documentos, sobre operações de compra e venda ou de qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos automotores aos órgãos de trânsito, na forma que especifica, e dá outras providências.

Suprima-se o art. 2º do Projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.162, DE 2011
(Do Sr. Fernando Francischini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Nacional de Trânsito – para entender a aplicação da receita arrecadada com cobranças de multas de trânsito nas rodovias federais aos fundos de saúde.

Acrescentem-se, ao final do art. 320 constante do art. 1º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 3.449, DE 2012
(Do Sr. Edivaldo Holanda Júnior)

Modifica o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito para ações de atenção especial e de urgência e emergência em saúde.

Numere-se como art. 2º do Projeto a cláusula de vigência, e suprima-se a expressão "(NR)" ao final do *caput* do art. 320; substituam-se as duas ocorrências da expressão "parágrafo" pelo símbolo "§"; e mantenha-se apenas ao final do dispositivo a expressão "(NR)".

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 5.972, DE 2013
(Do Sr. Mendonça Prado)

Altera o parágrafo único do art. 320, do Código de Trânsito Brasileiro, para instituir o

percentual mínimo dos valores arrecadados com multas exclusivamente para Políticas de Educação de Trânsito.

Suprima-se o art. 2º do Projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.262, DE 2014
(Do Sr. Roberto Britto)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar os recursos arrecadados com fianças de infrações de trânsito ao Fundo Nacional da Saúde.

Substitua-se a redação dada ao art. 320-A da Lei nº 9.503, de 1997, constante do art. 1º do projeto, pela seguinte redação:

"Art. 320-A. A receita arrecadada com o pagamento de fianças em casos de restrições de liberdade decorrentes de infrações de trânsito, quando quebradas ou perdidas, serão integralmente destinadas ao Fundo Nacional de Saúde"

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.653, DE 2014
(Do Sr. Dimas Fabiano)

Altera o art. 331 do Decreto- Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Civil -, para destinar o valor em que consistir a fiança referente à infração da "Lei Seca" às ações que especifica.

Substitua-se a redação dada ao 2º do art. 331 do Decreto-Lei nº 3.689, de 1941, constante do art. 1º do projeto, pela seguinte redação:

"§ 2º O valor em que consistir a fiança referente à infração prevista no art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quando quebrada ou

perdida, será destinado a fundo nacional de amparo à saúde, com vinculação específica para a assistência médico-hospitalar; cirurgia plástica de correção estética, reabilitação física, e auxílio funeral das vítimas de acidentes de trânsito, bem como à indenização de danos em veículos e passageiros."

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.653, DE 2014
(Do Sr. Dimas Fabiano)

Altera o art. 331 do Decreto- Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Civil -, para destinar o valor em que consistir a fiança referente à infração da "Lei Seca" às ações que especifica.

Substitua-se, na ementa do projeto, a expressão "Código de Processo Civil" por "Código de Processo Penal".

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI 1.783, DE 2015
(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor que ¼ dos recursos arrecadados com multas de trânsito sejam revertidos em abatimento de impostos e encargos aos veículos de condutores que não tenham cometido infrações de trânsito.

Substitua-se, na ementa do projeto, a expressão "1/4" por "trinta por cento".

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

SUBEMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 279/2003; Nº 744/2003 e Nº 1.365/2003.
(Da Comissão de Finanças e Tributação)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e o art. 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

Acrescentem-se, ao final da nova redação do art. 320 da Lei nº 9.503/1997 constante do art. 2º, do Projeto, e ao final da nova redação do art. 6º da Lei nº 9.602/1998 constante do art. 3º do Projeto, as letras "NR", maiúsculas, entre parênteses.

Sala da Comissão, em 28 de outubro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 3.560, DE 2015
(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação parcial da receita arrecadada com as multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8106/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação parcial da receita arrecadada com as multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 acessibilidade das pessoas com deficiência física e visual.

§ 1º O percentual de 5% (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.

§ 2º O percentual de 1% (um por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência física e visual, mediante a construção de rampas de acesso, o rebaixamento das guias de calçadas, a pavimentação de calçadas com piso tátil, e a instalação de semáforos sonorizados, entre outras intervenções afins." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa dias) de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Estabelecer nova fonte de receita para financiar a promoção da acessibilidade é medida de elevado significado para as pessoas com deficiência física e visual.

Trata-se de recurso regular, cujo montante deverá contribuir para diminuir as barreiras urbanísticas existentes, mediante a construção de rampas de acesso, rebaixamento das guias de calçadas, pavimentação de calçadas com piso tátil, entre outras intervenções afins. O apoio às pessoas com deficiência visual deverá incluir também a instalação de semáforos sonoros, que, acionados, informam a essas pessoas sobre a liberação para a travessia das vias.

Acessar significa alcançar vias, veículos, locais, equipamentos e edifícios, pelo que se mostra fundamental à mobilidade das pessoas. Calçadas acessíveis asseguram a caminhada ou deslocamentos em cadeira de rodas até pontos de parada, terminais e estações de transporte público coletivo. Acessibilidade, portanto, é a porta de entrada dos deslocamentos feitos em veículos motorizados ou não.

Por sua vez, os semáforos racionalizam o tráfego de todos os usuários do trânsito, sendo determinantes para a salvaguarda dos pedestres, em especial das pessoas com deficiência visual, para quem os semáforos devem ser sonorizados, recurso tecnológico básico de orientação para a travessia segura das vias.

Destinar parcela mínima de recursos oriundos das multas de trânsito para beneficiar usuários mais vulneráveis do trânsito, pedestres e pessoas com deficiência física e visual, revela-se meritório e pertinente, considerando que as

medidas pretendidas contribuem para a redução de acidentes envolvendo esses segmentos da população.

Considerando a relevância e o alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2015.

Deputado CABO SABINO

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 321. (VETADO)

……
……

PROJETO DE LEI N.º 4.277, DE 2016

(Do Sr. Sergio Vidigal)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O artigo 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, construção e duplicação de rodovias, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. (NR)

§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.

§2º. Para viabilizar a construção e duplicação de rodovias, os Detrans estaduais repassarão os recursos necessários para órgãos dos governos estaduais responsáveis pela execução de obras de infraestrutura."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que as multas oriundas de infrações cometidas pelos condutores têm uma única e exclusiva destinação específica: a melhoria do próprio trânsito, o que nem sempre é observado pelo Poder Público. É muito comum, inclusive, que esses valores sejam direcionados para conta única do Governo do Estado ou da Prefeitura, dificultando a verificação do cumprimento do referido dispositivo.

A Resolução nº 191/2006 do Conselho Nacional de Trânsito estabelece, detalhadamente, as situações em que se pode utilizar a receita das multas:

I – **Sinalização**: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares;

II – **Engenharias de tráfego e de campo**: conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito;

III – **Policiamento** e fiscalização: atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa; e

IV – **Educação de trânsito**: atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro.

Como se vê, não existe discricionariedade quanto à aplicação dessas receitas. A autoridade pública deve, sob pena de responsabilização civil e administrativa, destinar os valores a melhorias de sinalização, engenharias de tráfego e de campo, policiamento e educação.

Assiste razão ao legislador ao estabelecer essa vinculação a determinadas finalidades: as multas de trânsito não podem servir como meio de enriquecimento do Estado. Portanto, aplicá-las em benefício dos próprios condutores e de todos que de alguma forma se utilizam das vias públicas é solução justa e que certamente traz resultados diretos.

Não obstante, causa espécie a ausência de fundamental ação relacionada ao trânsito, qual seja, construção e duplicação de rodovias. Apesar da recente melhoria nas rodovias brasileiras, principalmente aquelas cedidas à iniciativa privada, ainda há as que se encontram em estado deplorável.

No Espírito Santo, por exemplo, várias rodovias estaduais estão mal conservadas o que contribui para aumento do número de acidentes. Outros estados apresentam situações igualmente precárias, como é possível constatar nas estradas estaduais de Natividade (TO) – Barreiras (BA), Marabá (PA) – Dom Elisen (PA), Barracão (PR) – Cascavel (PR), São Vicente do Sul (RS) – Santana do Livramento (RS), que figuram entre os exemplos de falta de investimento.

No Espírito Santo, nos quatro primeiros meses de 2015, as rodovias estaduais que passam pela Grande Vitória registraram mais de 7 mil acidentes. Os dados são do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar (BPTRan).

Ainda segundo o levantamento realizado pelo órgão, esses acidentes resultaram em um total de 1.657 vítimas, sendo 35 mortes. Parte destes acidentes foram causados pelas condições de abandono das rodovias federais.

De acordo com a Secretaria Estadual de Saúde do Espírito Santo (Sesa), 80% dos atendimentos feitos em hospitais da rede estadual são de pessoas que se acidentaram no trânsito.

A média de gastos mensais por paciente nesta situação, ainda segundo a secretaria, é de R$ 11 mil.

O número deste ano quase se assemelha aos registrados em rodovias

federais em todo o ano de 2014, quando a Polícia Rodoviária Federal (PRF) registrou 7.454 acidentes com 256 óbitos. Assim, permitir ao gestor público que as receitas obtidas pelo Estado por meio de multas de trânsito sejam destinadas à construção e duplicação de rodovias é medida que trará impacto significativo à sociedade, com redução de acidentes, mortes no trânsito e, inclusive, redução da aplicação de penalidades.

Por essa razão, propomos a alteração da redação do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro para que passe a contar a possibilidade de se destinar as receitas oriundas de penalidades de trânsito à "construção e duplicação de rodovias". Ainda, incluímos o §2º no mesmo dispositivo, a fim de que os Detrans estaduais repassem os recursos necessários às obras de construção e duplicação aos órgãos dos governos estaduais responsáveis.

Diante do exposto, com o escopo de melhorarmos a qualidade das estradas e rodovias brasileiras, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovação deste projeto que, indubitavelmente, trará melhorias significativas à população brasileira.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2016.

Deputado **Sérgio Vidigal**
PDT/ES

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 320-A. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e 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)*

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 191, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2006.

Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art.320 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso 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 tendo em vista o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e a Deliberação nº 33/2002 "ad referendum", publicada no Diário Oficial da União de 04 de abril de 2002,

Considerando o constante do Processo 80001.002674/2006-71,

Considerando a necessidade de dirimir dúvidas suscitadas em todo o território nacional quanto à interpretação das disposições contidas na Lei n º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, resolve:

Art.1º Referendar a Deliberação nº 33, de 03 de abril de 2002, que.dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Explicitar as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, prevista no caput do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro:

I -A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como:

a) dispositivos delimitadores;

b) dispositivos de canalização;

c) dispositivos e sinalização de alerta;

d) alterações nas características do pavimento;

e) dispositivos de uso temporário, e

f) painéis eletrônicos.

II -As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;

b) o cadastramento e implantação da sinalização;

c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;

d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e

e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

III -O policiamento e a fiscalização são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.

IV -A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, tais como:

a) publicidade institucional;

b) campanhas educativas;
c) eventos;
d) atividades escolares;
e) elaboração de material didático-pedagógico;
f) formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e
g) formação de agentes multiplicadores.
Art. 3º As ações relacionadas nesta Resolução têm caráter exemplificativo.
Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente

JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO
Ministério das Cidades – Suplente
RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia –Titular

FERNANDO MARQUES DE FREITAS
Ministério da Defesa – Suplente

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

** Publicada no D.O.U. em 01/03/2006, Seção I, página 61.*

PROJETO DE LEI N.º 4.296, DE 2016

(Da Sra. Gorete Pereira)

Altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-8106/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta norma altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º - O artigo 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"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, bem como na construção de ciclovias e de acostamentos sinalizados para tráfego de bicicletas". (NR)

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados" é uma das diretrizes constantes da Lei nº 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos municípios e integrar os diferentes modos de transporte.

A Lei nº 12.587/12 dá prioridade ao meio de transporte não motorizado e ao serviço público coletivo, o que representa importante passo para a qualidade dos serviços públicos de transporte, contribuindo para melhorar a mobilidade nos grandes centros urbanos que sofrem com longos e constantes congestionamentos e que retiram horas preciosas de trabalhadores e usuários em geral.

De acordo com levantamento do Portão G1, as ciclovias representam 1% da malha viária das capitais brasileiras, que juntas somam 1.118 km no país. Ademais, estima-se que no Brasil existam cerca de 70 milhões de bicicletas e o uso do carro é estimulado tendo em vista os baixos investimentos em ciclovias.

É importante destacar que ao permitir a construção de ciclovias, a legislação proporcionará ao gestor público mais recursos para executar obras de infraestrutura e investir em soluções alternativas para reduzir os problemas de transporte que tanto afligem a população.

Dessa forma, acreditamos que nosso projeto encontrará ressonância nesta Casa e contamos com apoio dos nobres pares para aprovação das modificações no Código de Trânsito Brasileiro.

Sala das Sessões, em 03 de fevereiro de 2016.

GORETE PEREIRA
Deputada Federal

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 320-A. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e 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)*

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.896, DE 2016

(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir novas possibilidades de destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para permitir a aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito em equipamentos de proteção individual (EPI) e de primeiros socorros, bem como em treinamento de trânsito.

Art. 2º O *caput do* art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, equipamentos de proteção individual (EPI) e de primeiros socorros, e em treinamento e educação para o trânsito.
> ..... (NR)"

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei traz medida bastante simples, porém de grande alcance no que se refere à melhoria das condições de segurança em nosso trânsito.

Trata-se de incluir, no rol das possíveis destinações dos recursos arrecadados com multas de trânsito, o investimento em equipamentos de proteção individual (EPI) e primeiros socorros, além da inclusão expressa do termo treinamento para o trânsito, de forma a explicitar essa possiblidade.

A atual redação do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece, de forma exclusiva, em quais tipos de atividades poderão ser aplicados os recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito. São elas: sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Com a redação que propomos, certamente essa lista será aprimorada, mantendo-se estrita vinculação com a segurança do trânsito, visto que o investimento em equipamentos de proteção individual e de primeiros socorros, bem

como a realização de atividades de treinamento para o trânsito, contribuirá fortemente para resguardar o bem maior em nossas vias, que é a vida humana.

Por essa razão, esperamos ver esta proposta rapidamente aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 04 de abril de 2016.

CABO SABINO
DEPUTADO FEDERAL PR-CE

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 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.

Parágrafo único. 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.

Art. 320-A. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e 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)*

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.489, DE 2016

(Do Sr. Ezequiel Teixeira)

Altera o artigo 320 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o código de Trânsito Brasileiro, par incluir a possibilidade de utilização dos recursos da saúde e nas hipóteses de vítimas de acidente de trânsito e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7044/2014.

O congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o artigo 320 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O artigo 320 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

> 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 na saúde, nas hipóteses de vítimas de acidente e violência no trânsito.
>
> Parágrafo único. 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.

Art. 3º esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto tem por objetivo alterar dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, para inserir entre as hipóteses de aplicações dos recursos arrecadados com multas de trânsito, as atividades destinadas às vítimas de acidente e violência no trânsito.

Sendo assim, cumpre destacar, inicialmente, que a matéria em apreço refere-se a temática inserida na competência legislativa da União, conforme dispõe o artigo 22, inciso XI e 61, da Constituição Federal, sendo, portanto, a iniciativa parlamentar legítima.

O Código Tributário Nacional (CTN), conforme estabelecido no artigo 3º, o tributo deve ser obrigação pecuniária prevista legalmente, que não constitua sanção por ato ilícito e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Já a partir da conceituação legal exposta, é possível concluir que a sanção por ato ilícito não pode ser enquadrada como tributo, o que consequentemente, assumirá o caráter da multa, uma vez que o tributo jamais terá caráter sancionatório.

Os elementos componentes da multa e do tributo os diferem, uma vez que o tributo é gerado através do seu fato gerador e não tem destinação vinculada, por exemplo, o fato gerador do IPVA é a aquisição da propriedade de um veículo automotor, no entanto, a sua arrecadação não está vinculada a esse fato. Já a multa é exigida em decorrência de ato ilícito, possuindo vínculo com aquela atividade administrativa.

No tocante ao princípio da legalidade, ambos estão sujeitos a este. Em consonância ao disposto no artigo 5º, inciso II, da Constituição Federal, no qual dispõe que “ninguém será obrigado a fazer ou a deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”, o artigo 97, do CTN, sujeita a reserva legal, entre outras matérias, a instituição e majoração de tributos e a cominação de penalidades para as ações ou

omissões praticadas pelo sujeito passivo.

Sendo assim, é necessária a prévia tipificação da conduta do sujeito passivo, que ensejará a sanção pelo ato ilícito cometido, ou seja, a multa.

Atualmente, o CTB estabelece no seu artigo 256, que as autoridades de trânsito, na esfera das competências estabelecidas e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas, dentre elas, a multa.

Ainda nesse sentido, no seu artigo 320, o CTB dispõe que 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. Este dispositivo é regulamentado pela Resolução nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

A norma de trânsito é tratada, predominantemente como sendo uma norma possuidora de caráter organizacional, ou seja, que não visa apenas a punição e sim que estabeleça as regras orientadoras de um trânsito seguro.

Temos, desta forma, a conclusão de que a multa no sistema de trânsito brasileiro é uma forma que o legislador encontrou para sancionar aquele que infringe as normas que o regulam, a fim de que o trânsito permaneça seguro e tranquilo para a sociedade.

Chamo atenção para o desenvolvimento de uma verdadeira indústria das multas. Os mecanismos eletrônicos de fiscalização cada vez mais eficiente. O ser humano parece ter se tornado desprezível diante da vontade de arrecadação.

No entanto, em contrapartida a esta ideia posta, nos deparamos diariamente com notícias de fatalidades no trânsito, por acidentes, por assaltos, entre outros. Conforme divulgado pelo Portal Brasil, foram 44.812 mortes em 2012, 42.266 em 2013, 43.075 em 2014.

O estudo demonstrou, ainda, que em 2008, os custos com as internações por acidentes de trânsito no Sistema Único de Saúde (SUS) foram de R$ 117 milhões. Apenas com as motocicletas, os custos foram R$ 49 milhões. Em 2013, o valor gasto com internações no SUS crescem 95%, chegando a R$ 229 milhões. Somente com as internações de acidentes com motocicletas foram gastos R$ 112 milhões, em 2013 – valor 128,5% maior do que o despendido em 2008.

Nesse sentido, tendo em vista a natureza jurídica da multa somada aos custos acrescidos ao serviço público de saúde, torna evidente a necessidade da destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito, ao custeio do tratamento e atendimento das vítimas de acidente e violência no trânsito, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 07 de junho de 2016.

Deputado Ezequiel Teixeira

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou

crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação

tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre

questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção VIII
Do Processo Legislativo

.....

Subseção III
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)*

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados,

do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)*

§ 2º A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;

b) direito penal, processual penal e processual civil;

c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 2º Medida provisória que implique instituição ou majoração de impostos, exceto os previstos nos arts. 153, I, II, IV, V, e 154, II, só produzirá efeitos no exercício financeiro seguinte se houver sido convertida em lei até o último dia daquele em que foi editada. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 3º As medidas provisórias, ressalvado o disposto nos §§ 11 e 12 perderão eficácia, desde a edição, se não forem convertidas em lei no prazo de sessenta dias, prorrogável, nos termos do § 7º, uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas delas decorrentes. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 4º O prazo a que se refere o § 3º contar-se-á da publicação da medida provisória, suspendendo-se durante os períodos de recesso do Congresso Nacional. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 5º A deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias dependerá de juízo prévio sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 6º Se a medida provisória não for apreciada em até quarenta e cinco dias contados de sua publicação, entrará em regime de urgência, subseqüentemente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficando sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas da Casa em que estiver tramitando. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 7º Prorrogar-se-á uma única vez por igual período a vigência de medida provisória que, no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação, não tiver a sua votação encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 8º As medidas provisórias terão sua votação iniciada na Câmara dos Deputados. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 9º Caberá à comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 11. Não editado o decreto legislativo a que se refere o § 3º até sessenta dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja sancionado ou vetado o projeto. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

.....

.....

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 XVI
DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto

for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de inflações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

.....

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.

Parágrafo único. 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. *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 2º *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

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)

.....

.....

LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966

Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e Institui Normas Gerais de Direito Tributário Aplicáveis à União, Estados e Municípios.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

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

DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Esta Lei regula, com fundamento na Emenda Constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, o sistema tributário nacional e estabelece, com fundamento no art. 5º, XV, alínea b, da Constituição Federal, as normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sem prejuízo da respectiva legislação complementar, supletiva ou regulamentar.

LIVRO PRIMEIRO
SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º O sistema tributário nacional é regido pelo disposto na Emenda Constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, em leis complementares, em resoluções do Senado Federal e, nos limites das respectivas competências, em leis federais, nas Constituições e em leis estaduais, e em leis municipais.

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada

mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Art. 4º A natureza jurídica específica do tributo é determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevantes para qualificá-la:

I - a denominação e demais características formais adotadas pela lei;

II - a destinação legal do produto da sua arrecadação.

.....

LIVRO SEGUNDO
NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

TÍTULO I
LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Disposição Preliminar

Art. 96. A expressão "legislação tributária" compreende as leis, os tratados e as convenções internacionais, os decretos e as normas complementares que versem, no todo ou em parte, sobre tributos e relações jurídicas a eles pertinentes.

Seção II
Leis, Tratados e Convenções Internacionais e Decretos

Art. 97. Somente a lei pode estabelecer:

I - a instituição de tributos, ou a sua extinção;

II - a majoração de tributos, ou sua redução, ressalvado o disposto nos artigos 21, 26, 39, 57 e 65;

III - a definição do fato gerador da obrigação tributária principal, ressalvado o disposto no inciso I do § 3º do art. 52, e do seu sujeito passivo;

IV - a fixação da alíquota do tributo e da sua base de cálculo, ressalvado o disposto nos artigos 21, 26, 39, 57 e 65;

V - a cominação de penalidades para as ações ou omissões contrárias a seus dispositivos, ou para outras infrações nela definidas;

VI - as hipóteses de exclusão, suspensão e extinção de créditos tributários, ou de dispensa ou redução de penalidades.

§ 1º Equipara-se à majoração do tributo a modificação de sua base de cálculo, que importe em torná-lo mais oneroso.

§ 2º Não constitui majoração de tributo, para os fins do disposto no inciso II deste artigo, a atualização do valor monetário da respectiva base de cálculo.

Art. 98. Os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhes sobrevenha.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 191, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2006

Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art.320 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso 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 tendo em vista o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e a Deliberação nº 33/2002 “ad referendum”, publicada no Diário Oficial da União de 04 de abril de 2002,

Considerando o constante do Processo 80001.002674/2006-71,

Considerando a necessidade de dirimir dúvidas suscitadas em todo o território nacional quanto à interpretação das disposições contidas na Lei n º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, resolve:

Art.1º Referendar a Deliberação nº 33, de 03 de abril de 2002, que.dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Explicitar as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, prevista no caput do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro:

I -A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como:

a) dispositivos delimitadores;
b) dispositivos de canalização;
c) dispositivos e sinalização de alerta;
d) alterações nas características do pavimento;
e) dispositivos de uso temporário, e
f) painéis eletrônicos.

II -As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;
b) o cadastramento e implantação da sinalização;
c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;
d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e
e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

III -O policiamento e a fiscalização são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.

IV -A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, tais como:

a) publicidade institucional;
b) campanhas educativas;
c) eventos;
d) atividades escolares;
e) elaboração de material didático-pedagógico;
f) formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e
g) formação de agentes multiplicadores.

Art. 3º As ações relacionadas nesta Resolução têm caráter exemplificativo.

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

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente

JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO
Ministério das Cidades – Suplente

RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia –Titular

FERNANDO MARQUES DE FREITAS
Ministério da Defesa – Suplente

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS

Ministério do Meio Ambiente – Suplente

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

PROJETO DE LEI N.º 5.786, DE 2016

(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, incluir novas possibilidades de destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação parcial da receita arrecadada com as multas de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, equipamentos de proteção individual (EPI) e de primeiros socorros, em treinamento e educação para o trânsito, além de medidas que visam a acessibilidade das pessoas com deficiência física e visual
>
> § 1º O percentual de 6% (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.
>
> § 2º O percentual de 3% (um por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência física e visual, mediante a construção de rampas de acesso, o rebaixamento das guias de calçadas, a pavimentação de calçadas com piso tátil, e a instalação de semáforos sonorizados, entre outras intervenções afins.
>
> § 3º Os recursos de que tratam os § 1º e 2º não poderão ser contigenciados ou retidos a nenhum titulo, sendo obrigatoria sua

aplicação nas ações em que especifica .” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa dias) de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei traz medida bastante simples, porém de grande alcance no que se refere à melhoria das condições de segurança em nosso trânsito.

Trata-se de incluir, no rol das possíveis destinações dos recursos arrecadados com multas de trânsito, o investimento em equipamentos de proteção individual (EPI) e primeiros socorros, além da inclusão expressa do termo treinamento para o trânsito, de forma a explicitar essa possiblidade

A proposição ainda visa estabelecer nova fonte de receita para financiar a promoção da acessibilidade, sendo medida de elevado significado para as pessoas com deficiência física e visual.

Não obstante, trata-se de recurso regular, cujo montante deverá contribuir para diminuir as barreiras urbanísticas existentes, mediante a construção de rampas de acesso, rebaixamento das guias de calçadas, pavimentação de calçadas com piso tátil, entre outras intervenções afins. O apoio às pessoas com deficiência visual deverá incluir também a instalação de semáforos sonoros, que, acionados, informam a essas pessoas sobre a liberação para a travessia das vias.

Acessar significa alcançar vias, veículos, locais, equipamentos e edifícios, pelo que se mostra fundamental à mobilidade das pessoas. Calçadas acessíveis asseguram a caminhada ou deslocamentos em cadeira de rodas até pontos de parada, terminais e estações de transporte público coletivo. Acessibilidade, portanto, é a porta de entrada dos deslocamentos feitos em veículos motorizados ou não.

Por sua vez, os semáforos racionalizam o tráfego de todos os usuários do trânsito, sendo determinantes para a salvaguarda dos pedestres, em especial das pessoas com deficiência visual, para quem os semáforos devem ser sonorizados, recurso tecnológico básico de orientação para a travessia segura das vias.

Destinar parcela mínima de recursos oriundos das multas de trânsito para beneficiar usuários mais vulneráveis do trânsito, pedestres e pessoas com deficiência física e visual, revela-se meritório e pertinente, considerando que as medidas pretendidas contribuem para a redução de acidentes envolvendo esses segmentos da população.

Por fim, destacamos ainda, que o investimento em equipamentos de proteção individual e de primeiros socorros, bem como a realização de atividades de treinamento para o trânsito, contribuirá fortemente para resguardar o bem maior em nossas vias, que é a vida humana

Considerando a relevância e o alcance social da medida,

contamos com o apoio dos nossos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2015.

Deputado CABO SABINO

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 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.

Parágrafo único. 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. *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 2º *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

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)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.469, DE 2016

(Do Sr. Alexandre Leite)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para incluir o tratamento de vítimas de acidentes de transito nas hipóteses de destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7044/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que

institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"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 tratamento de vítimas de acidentes de trânsito.*
> *Parágrafo único. A destinação do valor das multas de trânsito arrecadadas obedecerá aos seguintes percentuais mínimos:*
> *I – cinco por cento será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;*
> *II – cinquenta por cento será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado ao Sistema Único de Saúde, para aplicação em ações de atenção especializada e de urgência e emergência em saúde, com vistas ao reembolso do tratamento de vítimas de acidentes de trânsito" (NR)*

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

O projeto ora apresentado visa alterar dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para inserir as atividades destinadas à atenção especializada e de urgência e emergência em saúde, com vistas ao reembolso do tratamento de vítimas de acidentes de trânsito entre as hipóteses de aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

O referido diploma legal traz, em seu artigo 320, as regras para a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança das multas por infração de trânsito. Atualmente, em seu parágrafo único, destina cinco por cento do referido valor à segurança e educação de trânsito.

Nesse sentido, a norma de trânsito é tratada, predominantemente como de caráter organizacional que, além de determinar a punição do infrator, estabelece regras orientadoras de um trânsito seguro.

Ocorre que, diante da realidade do trânsito brasileiro, urge que essa receita seja melhor aplicada, a fim de que possa trazer maiores benefícios diretos para a sociedade, uma vez que o Sistema Único de Saúde gasta uma quantia considerável com o tratamento das vítimas de acidentes de trânsito, muitos destes causados por condutores infratores das normas impostas pelo CTB.

Isso porque, conforme relatório[9] publicado Organização Mundial da Saúde (OMS) em 19 de outubro de 2015, apenas em 2013, mais de 41 mil pessoas perderam a vida nas estradas e ruas brasileiras. Desde 2009, o número de acidentes de trânsito no país deu um salto de 19 por 100 mil habitantes para 23,4 por 100 mil habitantes, o maior registro na América do Sul.

O Ministério da Saúde, em seu sítio eletrônico, ratifica as

[9] Disponível em http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

informações[10]:

> *"Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) são um grave problema de saúde pública no mundo, sendo relacionados a mais de um milhão de óbitos a cada ano e responsáveis por mais de 50 milhões de vítimas com lesões e traumas. Em sua maioria, as vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas, as pessoas mais vulneráveis a esse tipo de acidente.*
> ***Em todo mundo, os acidentes de trânsito são responsáveis por 12% do total de mortes, sendo a terceira causa mais frequente na faixa etária de 1 a 40 anos de idade, segundo relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS)****. O documento da OMS também reconhece a complexidade dos ATT e a necessidade de ampliar as ações dirigidas à vigilância, prevenção e controle – visando a Promoção da Saúde.*
> ***Em 2013, no Brasil, foram registrados mais de 42 mil óbitos por ATT, segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). Em sua maioria as vítimas são os homens, jovens e adultos jovens. Em relação às internações hospitalares por acidentes de trânsito, quase 170 mil internações no Sistema Único de Saúde (SUS), com gasto de aproximadamente R$ 230 milhões. Um aumento de quase 50% em relação ao valor gasto em 2008, R$ 117.683.116,48.***
> *Toda a sociedade e, em particular, os sistemas de saúde arcam com custos elevadíssimos das mortes e incapacidades físicas decorrentes desses acidentes, o que impacta diretamente no Produto Interno Bruto (PIB). A OMS estima que no mundo todo as perdas anuais devido aos ATT ultrapassem US$ 500 bilhões.* ***No Brasil, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estima que os custos totais dos acidentes sejam de R$ 28 a 30 bilhões de reais ao ano.***
> *De acordo com o IPEA, a maior parte dos prejuízos refere-se à perda de produção, associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde e os associados aos veículos. Ressalte-se ainda que,* ***comparativamente aos gastos para o tratamento de pacientes internados por causas naturais, os pacientes que sofrem ATT são mais onerosos que os demais*** *e apresentam maior taxa de mortalidade hospitalar, mesmo com menor tempo de permanência nos hospitais internação".* **(Grifos nossos)**

Os dados ora apresentados explicitam a relação entre o acidente de trânsito e suas consequências na saúde pública, razão pela qual imperiosa a medida sugerida na presente proposição.

Dessa forma, a destinação de percentual da receita arrecada em razão das multas para os serviços de atenção especializada e de urgência e

[10] Disponível em http://promocaodasaude.saude.gov.br/promocaodasaude/assuntos/incentivo-a-seguranca-no-transito/noticias/impactos-economicos-dos-acidentes-de-transito

emergência em saúde certamente contribuirá para a melhoria do atendimento da população de modo geral. Esta é a razão de ser do presente Projeto de Lei, para cuja aprovação contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 10 de NOVEMBRO de 2016.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
DEMOCRATAS/SP

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 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)*

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)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.639, DE 2016

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tornando obrigatório o repasse de 30% da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito para utilização em obras de recuperação e pavimentação de rodovias federais.

Art. 2º O art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

> *"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, sendo obrigatória a destinação de 30% da arrecadação para utilização em obras de recuperação e pavimentação de rodovias federais".*

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O sistema rodoviário federal pode ser considerado um dos principais elementos da atividade econômica brasileira e suas rodovias são responsáveis pela integração dos vazios demográficos de um País imenso e pela movimentação de pessoas e cargas, gerando riquezas para todos os brasileiros.

As rodovias, com maior ou menor fluxo de veículos, precisam, continuamente, de recursos financeiros para a conservação e a restauração dos pavimentos, assegurando, dessa forma, a maximização dos benefícios através de redução de custos operacionais. Entretanto, o financiamento do setor rodoviário tem sido insuficiente para manter permanentemente o padrão técnico adequado em todas as rodovias. Os efeitos negativos verificados em trechos rodoviários deteriorados pelo tempo incluem maior gasto de combustível, aumento dos custos operacionais e do tempo de viagem, além de um maior índice de acidentes.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em seu art. 320,

estabelece que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito deve ser aplicada somente para sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Entendemos que essa receita deveria ser aplicada também nas obras de recuperação e pavimentação de rodovias que apresentem más condições de trafegabilidade.

Assim, esta proposta pretende incluir uma pequena modificação no texto original do art. 320 do CTB, tornando obrigatória a utilização de 30% do valor arrecadado com a cobrança de multas de trânsito para recuperação e pavimentação de rodovias federais, tornando-as mais seguras e melhorando a qualidade técnica dos pavimentos.

Diante da importância da matéria, solicitamos apoio aos nobres Deputados para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de dezembro de 2016.

Deputada MARIANA CARVALHO

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 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)*

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)

……...

……...

PROJETO DE LEI N.º 6.993, DE 2017

(Do Sr. Fausto Pinato)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a destinação de recursos provenientes da arrecadação de multas de trânsito a propostas educacionais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3451/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer que recursos provenientes da arrecadação com multas de trânsito sejam destinados a propostas educacionais.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"Art. 320. A receita arrecadada com cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e projetos educacionais.*
>
> *§ 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.*
>
> *§ 2º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, em conta de fundo nacional destinado a financiar projetos educacionais para estruturação e reforma de creches e pré-escola e para valorização do professor.*
>
> *§ 3º O órgão responsável deve publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação".*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

A malha rodoviária brasileira tem quase dois milhões de quilômetros de extensão espalhados nas redes sob jurisdição federal, estadual e municipal, sem incluir as ruas e avenidas existentes em todas as cidades do País. Além disso, o número de carros aqui fabricados, além dos importados, não para de crescer e o aumento da frota corresponde a um automóvel para cada 4,3 habitantes, ou seja, aproximadamente cinquenta milhões de veículos desse tipo.

Os automóveis circulam diuturnamente e são dirigidos por seus motoristas que se tornam habilitados após terem sido aprovados. Infelizmente, nem todos apresentam o mesmo desempenho ao dirigir, o mesmo critério de atuação e atenção, ou a mesma aceitação dos critérios técnicos e jurídicos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro. Além de provocar muitos acidentes, considerável parte dos motoristas gera diversas infrações recebendo, consequentemente, inúmeras multas com resultados pecuniários expressivos.

A receita arrecadada com a cobrança dessas multas de trânsito está sendo aplicada somente para sinalização rodoviária, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, mas até agora não se pensou em utilizar parte dessa receita para ser aplicada em projetos educacionais.

Este projeto de lei que apresentamos pretende definir valor a ser depositado mensalmente em conta de fundo de âmbito nacional destinado a financiar projetos educacionais para estruturação e reforma de creches e pré-escolas, bem como valorizar a ação dos professores em todo o País.

Durante a primeira formação escolar, as crianças ainda apresentam natureza muito pouco definida, dependendo bastante de suas orientações iniciais de civilidade e comunhão entre as pessoas. Entretanto, começam naturalmente a conhecer e aceitar os princípios de cidadania e respeito aos futuros condutores, estabelecendo, dessa forma, os princípios que deverão fortalecer o caráter para o resto da vida em comum. As crianças, orientadas por seus professores, agindo juntos em espaços definidos e em ambientes adequados, vão se tornar, na aceitação deste projeto de lei, em cidadãos cônscios e conhecedores das leis atuais de trânsito e suas melhorias, e aceitando naturalmente os princípios da Constituição e das Leis.

Assim, pelos motivos expostos e para a aprimorar cada vez mais o Código de

Trânsito Brasileiro, especificamente em seu art. 320 de acordo a proposta apresentada, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro de 2017.

Deputado FAUSTO PINATO

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 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)*

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)

……
……

PROJETO DE LEI N.º 7.163, DE 2017

(Do Sr. Carlos Manato)

Dispõe sobre a obrigatoriedade dos cartórios que prestam serviços notariais informarem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados da Federação a transferência de propriedade de veículos, no ato do reconhecimento das firmas do vendedor e do comprador apostas no Certificado de Registro de Veículo - CRV.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-686/2011.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. Esta Lei altera a redação do Art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", com a finalidade de possibilitar que os cartórios notariais façam a comunicação de venda de veículos no momento do reconhecimento de firmas, junto ao órgão executivo de trânsito do Estado.

Art. 2º. O Art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação: Ficam os cartórios notariais obrigados a comunicar aos órgãos executivos de trânsito dos Estados a transferência de propriedade de veículos no ato do reconhecimento das firmas do vendedor e do comprador, apostas no Certificado de Registro de Veículo - CRV.

Art. 3º. A comunicação aos órgãos executivos de trânsito dos Estados deverá ser realizada por meio eletrônico.

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

JUSTIFICATIVA

A comunicação de venda é um processo de registro de informação junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados sobre a transferência da propriedade de um veículo, a qual tem como finalidade eximir o antigo proprietário de responsabilidade sobre o veículo vendido, quanto a pagamento de multas, pontuação na carteira de habilitação, pagamento de IPVA e indenização por acidente de trânsito, entre outros.
A comunicação deve ser feita aos órgãos executivos de trânsito dos Estados em 30 dias a partir da venda do veículo. Apesar de ser um procedimento obrigatório, sua efetivação depende de trâmite burocrático, sendo exigida a apresentação, na sede dos órgãos executivos de trânsito dos Estados, de formulário preenchido juntamente com uma série de documentos, incluindo cópia autenticada do Certificado de Registro de Veículo - CRV -, com firma reconhecida do vendedor e do comprador.
No ato do reconhecimento das firmas do vendedor e do comprador, é perfeitamente plausível que o próprio cartório que reconheceu as firmas comunique automaticamente aos órgãos executivos de trânsito dos Estados a transferência de propriedade por meio eletrônico.

A medida restringe-se aos casos de comparecimento pessoal em cartório tanto do vendedor quanto do comprador para reconhecimento de suas firmas no CRV, em único ato.
Esta proposição visa desburocratizar e conferir celeridade ao processo de transferência de propriedade de veículos nos casos em que o vendedor e o comprador compareçam em cartório para reconhecerem suas firmas no CRV.

Tal medida tornará o sistema de averiguação de propriedade veicular muito mais eficaz, contribuindo para a diminuição das reclamações e recursos, administrativos e judiciais, que assoberbam outros órgãos de Estado.

Por fim, tal procedimento irá conferir maior segurança para ambas as partes na transação de venda de veículos e ainda assegurará ao próprio Estado a correta identificação de seus proprietários.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2017.

Deputado Federal CARLOS MANATO – SD/ES

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.208, DE 2017

(Da Sra. Jozi Araújo)

"Altera a Lei nº 9.503, de setembro de 1997, acrescentando a possibilidade de renúncia de propriedade do veículo no caso de omissão do novo proprietário".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-686/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a possibilidade de renúncia de propriedade de veículo automotor junto aos Departamentos de Trânsito, seja no caso de transferência de propriedade e não comunicação ao órgão pelo novo proprietário.

Art. 2º O artigo 123 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido de mais um parágrafo, renumerando-se os parágrafos 2º e 3º para § 3º e § 4º, respectivamente, que mantém seus textos originais.

"§2º No caso de omissão do novo proprietário quanto à conduta expressa no parágrafo anterior, poderá o antigo proprietário, munido da escritura pública competente, renunciar à propriedade do bem transferido, diretamente no Departamento de Trânsito competente. "

Art. 2º Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal de 1988 em seu artigo 5º, inciso II assegura que "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da Lei".

Nos casos concretos quanto às transferências de propriedade de veículos automotivos, entretanto, o que assegura a CF/88 não tem ocorrido. Veículos são vendidos hodiernamente, sem que o novo proprietário cumpra sua obrigação de efetuar a transferência de propriedade, imputando ao antigo proprietário impostos, multas e pontos negativos em sua habilitação.

Não há na Lei competente qualquer autorização para que o ato de informação quanto à mudança de propriedade seja efetuado pelo antigo proprietário, que somente pode recorrer ao Poder Judiciário para a resolução do conflito, após ser prejudicado pelo ato omissivo do novo proprietário.

O Código Civil, no artigo 1.275, II, dispõe de forma expressa que a renúncia é uma das causas de perda de propriedade, não podendo, desta forma, se olvidar que o ato comissivo, materializado em escritura pública, é o meio hábil e

suficiente para desvincular o bem do seu antigo proprietário.

Assim, comprovada a venda e a tradição do veículo automotor, ainda que o adquirente não tenha feito a transferência registral no órgão competente, haverá de considerar-se perfeita e acabada a transmissão de propriedade do referido bem, autorizando, desta forma, a renúncia legal e formalizada do antigo proprietário, a fim de não lhe imputar responsabilidades.

Há que se considerar que os fatos concretos ocorrem diariamente, trazendo aos fóruns acúmulo de trabalho, por falta de positivação do ato.

Por esses motivos é que peço o apoio de meus pares para aprovar o presente Projeto de Lei.

Sala da Sessões, 22 de março de 2017.

Jozi Araújo
Deputada Federal

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza,

garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou

utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à

pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados

imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que

a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....

.....

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 XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

I - for transferida a propriedade;

II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;

III - for alterada qualquer característica do veículo;

IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

Art. 124. Para a expedição do novo certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro de Veículo anterior;

II - Certificado de Licenciamento Anual;

III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidos pelo CONTRAN;

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;

V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;

VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;

VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;

IX - *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;

XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

PARTE ESPECIAL

.....

LIVRO III
DO DIREITO DAS COISAS

.....

TÍTULO III
DA PROPRIEDADE

.....

CAPÍTULO IV
DA PERDA DA PROPRIEDADE

Art. 1.275. Além das causas consideradas neste Código, perde-se a propriedade:

I - por alienação;

II - pela renúncia;

III - por abandono;

IV - por perecimento da coisa;

V - por desapropriação.

Parágrafo único. Nos casos dos incisos I e II, os efeitos da perda da propriedade imóvel serão subordinados ao registro do título transmissivo ou do ato renunciativo no Registro de Imóveis.

Art. 1.276. O imóvel urbano que o proprietário abandonar, com a intenção de não mais o conservar em seu patrimônio, e que se não encontrar na posse de outrem, poderá ser arrecadado, como bem vago, e passar, três anos depois, à propriedade do Município ou à do Distrito Federal, se se achar nas respectivas circunscrições.

§ 1º O imóvel situado na zona rural, abandonado nas mesmas circunstâncias, poderá ser arrecadado, como bem vago, e passar, três anos depois, à propriedade da União, onde quer que ele se localize.

§ 2º Presumir-se-á de modo absoluto a intenção a que se refere este artigo, quando, cessados os atos de posse, deixar o proprietário de satisfazer os ônus fiscais.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.533, DE 2017

(Da Sra. Erika Kokay)

Altera a Lei n° 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e define sobre a destinação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-711/2011.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

"O Art. 320 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1° 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 subsídio das tarifas do transporte público coletivo urbano. "

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3° Ficam revogadas as disposições em contrário. "

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei vem ao encontro do que preconiza o inciso XX, da Constituição Federal, que trata da competência exclusiva da União para legislar sobre as diretrizes para o desenvolvimento urbano e transportes urbanos, bem como o disposto no inciso XI, art. 22, da CF, que trata da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte público, integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, para nesta oportunidade defender proposta legislativa visando ampliar a obrigatoriedade na aplicação dos valores de arrecadação e aplicação das multas de trânsito, previstos no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

A proposta ora delineada atende aos preceitos constitucionais, bem como

ao disposto na Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cuja finalidade é a de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que favoreçam a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

De acordo com os termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, o valor arrecadado com as multas tem destinação obrigatória nos seguintes termos:

> 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.

Ocorre que, não obstante tenha havido um grande avanço na legislação brasileira no que concerne à publicidade da aplicação dos recursos oriundos da arrecadação e da aplicação de multas, vislumbra-se, ainda, a necessidade de fomentar e implementar fontes alternativas de financiamento/custeio para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, em especial com a destinação dos recursos arrecadados para subsidiar o custeio das tarifas para o transporte público coletivo municipal. Tal medida coaduna com a necessidade de fortalecimento das políticas de melhorias e atratividade dos sistemas de transporte coletivo urbano capaz de incentivar o usuário do veículo particular a deixar seu carro em casa e utilizar os meios de transporte coletivo para seus deslocamentos rotineiros.

É sabido que o alto valor das tarifas de transportes coletivos, fruto, dentre outros, dos congestionamentos e dos tempos elevados de deslocamentos causados pelo transporte privado, tem um grande impacto sócio econômico junto à grande maioria dos passageiros de ônibus. Destacam-se como alguns desses impactos a restrição à acessibilidade e mobilidade da população mais carente e o aumento do percentual de suas rendas gasto com as tarifas de transporte coletivo.

Neste sentido, entendemos razoável a apresentação do presente projeto de lei, no sentido de que os valores de arrecadação e aplicação de multas arrecadadas pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito sejam também utilizados para subsidiar as tarifas do transporte público coletivo urbano, nos termos propostos na nova redação dada ao art. 320 do CTB:

> 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 subsídio das tarifas do transporte público coletivo urbano

Assim, pontuados os argumentos que atestam a importância e legalidade da matéria ora proposta, solicitamos o apoio dos nobres Pares para aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2017.

Deputada **ERIKA KOKAY –PT/DF**

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....

.....

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 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)*

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)

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.848, DE 2017

(Do Sr. Aureo)

Acrescenta artigo para destinar percentual do valor arrecadado com multas da "Lei Seca" para o Sistema Único de Saúde (SUS).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1162/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 9.503, de 11 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 320-B:

> “Art. 320-B. O percentual de cinquenta por cento do valor arrecadado em multas de trânsito aplicadas nas rodovias federais por determinação dos arts. 165 e 165-A deste Código, deverá ser dividido da seguinte forma:
>
> I – 40% do total arrecadado deverá ser destinado para os Fundos Estaduais de Saúde; e
>
> II – 60% do total arrecadado deverá ser destinado para os Fundos Municipais de Saúde. ”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A aplicação do que é arrecadado em multas de trânsito está prevista no artigo 320 do Código Brasileiro de Trânsito. Este dispositivo prevê e elenca quais são as situações em que se pode utilizar essas receitas. Dessa forma, a Resolução nº 191/06, do Conselho Nacional De Trânsito (CONTRAN), detalha ainda mais essas situações, permitindo o uso do valor arrecadado para:

> **Sinalização**: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares;
>
> **Engenharias de tráfego e de campo:** conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito;
>
> **Policiamento e fiscalização:** atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa;
>
> **Educação de trânsito:** atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro.

Ora, em que pese a real necessidade de se aplicar aqueles valores em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento e fiscalização e, por fim, em educação no trânsito, não podemos deixar de prever a necessidade de aplicar também em saúde, haja vista os acidentes de trânsito, principalmente os provocados por motoristas embriagados, provocarem enormes gastos nesta área.

Nesse sentido, uma das maiores preocupações do poder público é o consumo de álcool seguido pela condução de veículos, que aumenta drasticamente a possibilidade de acidente de trânsito. Segundo pesquisa publicada no sitio eletrônico www.brasil.gov.br[11], um em cada quatro motoristas brasileiros dirige após consumir álcool, ou seja, 25% bebem e dirigem, aumentando o índice de acidentes com vítimas, que necessitam de atendimento médico urgente, aumentando os gastos do Sistema Único de Saúde (SUS).

A proposta, portanto, tem o objetivo de destinar metade do valor arrecadado com multas por condução de veículo sob efeito de álcool para os Fundos Estaduais e Municipais de Saúde, minimizando, assim, os prejuízos com esses atendimentos.

Diante do exposto solicito apoio dos meus pares para apoiar a aprovação deste projeto de lei.

---

[11] http://www.brasil.gov.br/saude/2015/02/um-a-cada-quatro-motoristas-brasileiros-dirige-apos-consumir-alcool

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2017

Deputado **Aureo**
Solidariedade/RJ

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

.....

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)*

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)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 191, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2006

Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art.320 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso 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 tendo em vista o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e a Deliberação nº 33/2002 "ad referendum", publicada no Diário Oficial da União de 04 de abril de 2002,

Considerando o constante do Processo 80001.002674/2006-71,

Considerando a necessidade de dirimir dúvidas suscitadas em todo o território nacional quanto à interpretação das disposições contidas na Lei n º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, resolve:

Art.1º Referendar a Deliberação nº 33, de 03 de abril de 2002, que.dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Explicitar as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, prevista no caput do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro:

I -A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como:

a) dispositivos delimitadores;
b) dispositivos de canalização;
c) dispositivos e sinalização de alerta;
d) alterações nas características do pavimento;
e) dispositivos de uso temporário, e

f) painéis eletrônicos.

II -As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;

b) o cadastramento e implantação da sinalização;

c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;

d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e

e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

III -O policiamento e a fiscalização são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.

IV -A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, tais como:

a) publicidade institucional;

b) campanhas educativas;

c) eventos;

d) atividades escolares;

e) elaboração de material didático-pedagógico;

f) formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e

g) formação de agentes multiplicadores.

Art. 3º As ações relacionadas nesta Resolução têm caráter exemplificativo.

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

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente

JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO
Ministério das Cidades – Suplente

RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia –Titular

FERNANDO MARQUES DE FREITAS
Ministério da Defesa – Suplente

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes – Titular

PROJETO DE LEI N.º 8.241, DE 2017

(Do Sr. Gilberto Nascimento)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação da arrecadação das multas de trânsito aplicadas pelo estacionamento irregular nas vagas reservadas aos idosos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação do valor arrecadado com as multas aplicadas pelo estacionamento indevido nas vagas reservadas aos idosos.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e no atendimento ao idoso.
>
> .....
>
> § 3º A arrecadação das multas aplicadas pela infração do art. 181, XX, deste Código, será destinada, integralmente, ao Fundo Municipal do Idoso da cidade onde se deu a autuação ou, na falta deste, será distribuída, proporcionalmente à frota de veículos em circulação, entre as cidades do mesmo Estado que o tenham instituído." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 41 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, ou Estatuto do Idoso, institui a reserva de cinco por cento das vagas dos estacionamentos públicos e privados para os idosos. Estatui, ademais, que essas vagas devem ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade aos beneficiários. Tais particularidades,

juntamente com o aumento da frota em circulação, ensejam a que as vagas reservadas nos estacionamentos sejam cobiçadas pelos demais condutores.

Para assegurar o cumprimento do Estatuto do Idoso, o legislador introduziu na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispositivo de controle do uso dessas vagas, para prover aos agentes da fiscalização do trânsito o devido amparo legal, tendo em vista a autuação de infratores. Trata-se do inciso XX do art. 181, que considera infração gravíssima, punida com multa e com a medida administrativa de remoção do veículo, estacionar sem autorização nas vagas destinadas aos idosos.

Diante das particularidades dos preceitos referidos, ponderamos apresentar a matéria em pauta, com o objetivo de assegurar recursos voltados à assistência do idoso, por meio da destinação do total arrecadado com as multas devidas a conduta indevida de estacionar nas vagas de idosos, a fundo específico. Propomos a destinação direta do valor arrecadado ao Fundo Municipal do Idoso da cidade onde ocorreu a infração ou, caso ele inexista, previmos o rateio, no mesmo Estado, do montante auferido entre outras cidades que tenham instituído tal Fundo, na proporção da frota de veículos em circulação.

Defendemos a medida como fonte de recursos complementar ao Fundo, na expectativa de sua aplicação em políticas públicas de apoio à pessoa idosa.

Frente ao alcance social deste projeto de lei, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de agosto de 2017.

Deputado GILBERTO NASCIMENTO

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa:

Medida administrativa - remoção do veículo.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas. refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

X - impedindo a movimentação de outros veículo:

Infração - média;

Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo;
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIV - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - grave:
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XV - na contramão de direção:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):
Infração - grave; *(Graduação da infração com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XX - nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - média;

Penalidade - multa.

VIII - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IX - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

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)*

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)

.....

.....

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

TÍTULO II

DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE

.....

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.899, de 18/12/2013)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.714, DE 2017

(Do Sr. Cícero Almeida)

Altera o Artigo 320 da Lei 9503/77- que institui o Código de Trânsito Brasileiro e destina recurso de multas advindas da captação de infração por meio eletrônico de fiscalização para atendimento hospitalar de vítima de acidente de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3052/2004.

Art. 1º - O Artigo 320 da Lei 9503 de 23 de setembro de 1977, passa a ter a seguinte redação:

.....
.....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 e atendimento hospitalar de vítima de acidente de trânsito.**

Art. 2º Fica acrescido ao Art.320 da Lei 9503 de 23 de setembro de 1977 o § 3º com a seguinte redação:

.....
.....

§ 3º - Do produto da arrecadação de multas de trânsito advindas da captação de infração por equipamentos eletrônicos de fiscalização, no âmbito federal, estadual e municipal, 20%(vinte por cento) serão destinados ao Sistema Único de Saúde na localidade da ocorrência da penalidade, para reforçar o custeio do tratamento hospitalar das vítimas de acidente de trânsito.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) apontam o Brasil como o quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito. Segundo o Ministério da saúde em 2015 foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas.

É do conhecimento público que grande parte dos nossos hospitais em todas as regiões do país enfrentam grandes dificuldades na aquisição de equipamentos, órteses, próteses, medicamentos e outros insumos para o atendimento dos casos de maior complexidade.

Devido à falta de recursos financeiros até em hospitais de referência, tal condição contribui muitas vezes para o aumento da mortalidade ou da situação de irreversibilidade das sequelas.

A destinação de parte dos recursos indicados no presente Projeto de Lei

com certeza dará melhores condições de atendimento às vítimas de acidente de trânsito, proporcionando uma diminuição nestas perdas irreparáveis.

Sala de Sessões, 27 de setembro de 2017.

Cícero Almeida
Deputado Federal PODEMOS/ AL

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 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)*

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)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 9.430, DE 2017

(Do Senado Federal)

PLS nº 50/15
Ofício nº 1487/17 - SF

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir entre as destinações dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) o financiamento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação por pessoas de baixa renda, e a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para estabelecer que a aplicação dos recursos do Funset ocorrerá prioritariamente em ações direcionadas a regiões e Municípios que apresentem altos índices de tráfego e de acidentes de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 no financiamento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação por pessoas de baixa renda.

§ 1º O percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança, educação de trânsito e financiamento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias A, B, C, D e E por pessoas de baixa renda.

§ 1º-A. Para os efeitos desta Lei, consideram-se de baixa renda as pessoas cuja renda mensal familiar não ultrapasse 3 (três) salários-mínimos.

....."

(NR)

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), a que se refere o § 1º do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito.

Parágrafo único. A aplicação dos recursos do Funset ocorrerá prioritariamente em ações direcionadas a regiões e Municípios que apresentem altos índices de tráfego e de acidentes de trânsito."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 19 de dezembro de 2017.

Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal

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 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)*

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)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

.....

LEI Nº 9.602, DE 21 DE JANEIRO DE 1998

Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....

Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito.

Art. 5º A gestão do FUNSET caberá ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

.....

Art. 8º Esta Lei entra vigor na data de sua publicação.

Brasília, 21 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Iris Rezende

PROJETO DE LEI N.º 9.553, DE 2018
(Do Sr. Sergio Vidigal)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - para alterar o caput do artigo 320 e acrescentar o parágrafo 3º.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1162/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

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 no Sistema Único de Saúde.

§ 1º.....

§ 2º.....

§ 3º O percentual mínimo a ser aplicado no Sistema Único de Saúde será de 12% (doze por cento) para a União, Estados e Distrito Federal, e de 15% (quinze por cento) para os Municípios, para cobrir despesas com atendimento à saúde pública.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nas últimas décadas, o Brasil experimentou mudanças no perfil epidemiológico dos agravos, tanto em relação às doenças infecciosas (com o surgimento de novos agentes patogênicos), como às não infecciosas. Os acidentes e violências (causas externas) têm determinado um importante impacto na saúde das populações de vários países do mundo.

Um levantamento feito pela Secretaria estadual de Saúde do Rio de

Janeiro mostrou que, só no primeiro semestre de 2017, em apenas quatro grandes hospitais da rede estadual foram atendidas 5.772 vítimas de acidentes em veículos. Ou seja, foram cerca de 31 pessoas atendidas por dia.

Já a Secretaria de Saúde do Estado do Espírito Santo divulgou que o governo gasta, em média, R$ 11 mil por mês, para tratar apenas 1 (um) paciente vítima de acidente de trânsito, nos hospitais públicos do Estado.

Os acidentes de trânsito são a 9ª maior causa de morte no mundo, segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), podendo chegar, mantendo a mesma projeção, ao 5º lugar até 2030. Um estudo que analisou cerca de 170 mil acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras, ocorridos em 2014, mostra que foram consumidos R$ 12,3 bilhões, sendo que 64,7% dos custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e perda da produção devidos às lesões ou morte.

Esse tipo de acidente reflete diretamente na rede de saúde, pois gera um alto volume nas internações na CTI, mortes e sequelas definitivas, representando um impacto considerável para o setor saúde, que já é tão debilitado.

O Brasil conta com um sistema de saúde público e universal. O Sistema Único de Saúde (SUS) é financiado com receitas de contribuições e de impostos, em que participam as três esferas de governo (União, Estados e Municípios). No entanto, os recursos públicos destinados à área vêm sendo insuficientes para cumprir a promessa constitucional do direito à saúde de qualidade.

O que se observa é insuficiência de investimentos para a expansão da rede de oferta de serviços, insuficiência de recursos para custear as necessárias ampliações de recursos humanos, equipamentos e insumos e insuficiência da oferta de serviços para garantir a integralidade da atenção básica à saúde.

Diante do exposto, e considerando o atual cenário da saúde pública no Brasil, bem como o impacto dos acidentes de trânsito no Sistema Único de Saúde, o presente projeto de Lei visa destinar parte dos recursos arrecadados com as multas para custear a saúde.

Brasília, 7 de fevereiro de 2018.

Deputado Sergio Vidigal
PDT/ES

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 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)*

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)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 9.842, DE 2018

(Do Sr. André Amaral)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a destinação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6639/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para permitir a aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito em pavimentação de vias.

Art. 2º O *caput* do art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, pavimentação de vias, fiscalização e educação de trânsito.
>
> ....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei busca deixar explícita, no texto do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, a possibilidade de aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito em obras de pavimentação de vias.

Como se sabe, a pavimentação asfáltica contribui para a melhoria das condições de conforto e segurança das vias públicas, quando comparadas àquelas em leito natural, de terra batida.

Considerando que outras formas de pavimentação das vias podem ser utilizadas pelos respectivos gestores, conforme as características locais, optamos por incluir no rol das possíveis destinações dos recursos arrecadados com multas de trânsito, de forma genérica, a "pavimentação de vias", que inclui o revestimento asfáltico e outros tipos de pavimentos.

Com a atual redação do art. 320 do CTB, que lista as atividades em que os recursos das multas poderão ser aplicados, há dúvidas para os gestores públicos quanto à inclusão de obras de asfaltamento e pavimentação no âmbito da engenharia de tráfego e de campo, previstas no citado artigo.

Com a redação que propomos, sem desvirtuar o princípio de que os recursos arrecadados com as multas devem ser destinados à melhoria das condições do próprio trânsito, ficará clara a possibilidade de seu uso para a pavimentação das vias públicas.

Diante do exposto, estamos certos de que nossos Pares apoiarão e aprovarão este projeto.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2018.

Deputado ANDRÉ AMARAL

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 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)*

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)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.141, DE 2018

(Do Sr. Walter Alves)

Dispõe sobre a gratuidade da emissão e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para pessoas de baixa renda, ampliação dos recursos para educação de trânsito e criação dos Centros de Formação de Condutores , alterando a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei acrescenta altera o art. 8º e inclui dispositivos aos arts. 159 e 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a emissão ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 2º - Os § 8º do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte alteração:

> "Art.159..... .
>
> § 8º A emissão ou renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação será realizada independente da quitação de débitos constantes do prontuário do condutor (NR).

Art. 3º - O § 1º do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

> "Art.320..... .
>
> § 1º O percentual de 10% (dez 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. (NR)

Art. 4º - O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

> § 3º O percentual de quarenta por cento do montante depositado no fundo a que se refere o § 1º será destinado à criação e manutenção de autoescolas públicas, em municípios com mais de cem mil habitantes, com objetivo de oferecer os exames previstos no art. 147 e os cursos que o precedem, de forma gratuita, a candidatos com renda familiar *per capita* inferior a meio salário mínimo, conforme regulamentação do CONTRAN." (NR)
>
> § 4º Para alcançar o número de habitantes previsto no § 3º os municípios poderão constituir Consórcios Regionais.

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

JUSTIFICAÇÃO

Milhões de famílias brasileiras vivem em situação de pobreza absoluta – renda familiar inferir a meio salário mínimo *per capita*. Na maioria dos casos, tal situação poderia ser atenuada caso houvesse algum tipo de qualificação profissional que possibilitasse a inserção no mercado de trabalho. Em muitos desses casos, a simples habilitação para conduzir veículo automotor poderia abrir algumas portas e permitir que concorressem a vagas de emprego.

No entanto, é sabido que o processo para se obter o documento de habilitação é um tanto oneroso e supera em muito a renda dessas famílias. Mostra-

se, portanto, impossível para esses brasileiros absolutamente pobres arcar com os custos para a realização dos exames exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Ante esse cenário, vislumbramos a possibilidade de oferecer a pessoas inseridas em famílias com renda inferior a meio salário mínimo a oportunidade de obtenção do documento de habilitação de forma gratuita. Para tanto, propomos a criação das autoescolas públicas municipais, que disponibilizariam todos os procedimentos para a habilitação do condutor, desde a realização dos exames de aptidão física e mental, até os cursos e exames teórico e de direção veicular.

A ideia de que as autoescolas públicas sejam instaladas em municípios com população superior a cem mil habitantes visa otimizar a aplicação dos recursos para a implantação dessas unidades em localidades onde haja maior concentração de pessoas de baixa renda com condições mais efetivas de inserção no mercado de trabalho.

Evidentemente que a prestação desses serviços requer quantia considerável de recursos, a ser aplicada em todo o Brasil, a fim de que a medida alcance número significativo de pessoas de baixa renda. Ademais, a Constituição Federal veda que um Ente federado isente a cobrança de taxa por serviço prestado por outro. Assim, para viabilizar a medida em questão, faz-se necessário apontar os recursos a serem empregados na criação das referidas autoescolas.

Ocorre que o CTB já prevê que parte da receita arrecadada com a aplicação de multas por infrações de trânsito deve ser aplicada, entre outras ações, em educação de trânsito. Falamos aqui de centenas de milhões de reais por ano, que são constantemente contingenciados e que poderiam ser empregados de fato na formação de condutores.

Desse modo, propomos que quarenta por cento dessa receita seja destinada para a criação das autoescolas públicas municipais, garantindo, assim, os devidos recursos para que as pessoas de baixa renda obtenham o documento de habilitação e possam se qualificar para o mercado de trabalho.

Para que sua abrangência seja assegurada, o projeto de lei também estabelece a possibilidade da formação de consórcios intermunicipais para que os munícipes de baixa renda, dos municípios com menos de cem mil habitantes possam ser atendidos pela regra aqui estabelecida.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres pares para a aprovação

dessas importantes medidas que ajudarão a reduzir as tragédias provocadas pela ausência de educação de trânsito, bem como servir de apoio concreto para a integração ao mercado de trabalho de imensa quantidade de pessoas em situação de pobreza no Brasil.

Assim, submeto o presente projeto de lei aos nobres pares, com a convicção de que merecerá seus votos e apoio.

Sala das Sessões, em 26 de abril de 2018.

Deputado WALTER **ALVES**

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.

.....

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)*

Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido

aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa:

Medida administrativa - remoção do veículo.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas. refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:

Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
X - impedindo a movimentação de outros veículo:
Infração - média;
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo;
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIV - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - grave:
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XV - na contramão de direção:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):
Infração - grave; *(Graduação da infração com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):
Infração - grave;
Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XX - nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

.....

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)*

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)

……

……

PROJETO DE LEI N.º 10.161, DE 2018

(Do Senado Federal)

PLS nº 426/2012
OFÍCIO nº 583/2018 (SF)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 (Lei Orgânica da Saúde), para destinar 30% (trinta por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito ao Sistema Único de Saúde (SUS)

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em engenharia de tráfego e de campo, em sinalização, policiamento, fiscalização e educação de trânsito e no financiamento do Sistema Único de Saúde (SUS).

§ 1º Da receita de que trata o **caput**:

I – 5% (cinco por cento) serão depositados, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

II – 30% (trinta por cento) serão destinados ao financiamento do SUS.

....."

(NR)

Art. 2º O art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 (Lei Orgânica da Saúde), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 32. .....

.....

VII – receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, no percentual de 30% (trinta por cento), nos termos do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

.....

§ 7º Os recursos previstos no inciso VII do **caput** não serão contabilizados para o fim de atender à exigência de aplicação de recursos mínimos para a saúde, de que tratam os §§ 2º e 3º do art. 198 da Constituição Federal.

§ 8º Aplica-se o disposto no § 2º deste artigo aos recursos previstos no inciso VII do **caput**." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do exercício financeiro seguinte ao da data de sua publicação.

Senado Federal, em 3de maio de 2018.

Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL

.....

Seção II
Da Saúde

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Art. 197. São de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao poder público dispor, nos termos da lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado.

Art. 198. As ações e serviços públicos de saúde integram uma rede regionalizada e hierarquizada e constituem um sistema único, organizado de acordo com as seguintes diretrizes:

I - descentralização, com direção única em cada esfera de governo;

II - atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas, sem prejuízo dos serviços assistenciais;

III - participação da comunidade.

§ 1º O sistema único de saúde será financiado, nos termos do art. 195, com recursos do orçamento da seguridade social, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, além de outras fontes. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

§ 2º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios aplicarão, anualmente, em ações e serviços públicos de saúde recursos mínimos derivados da aplicação de percentuais calculados sobre: *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

I – no caso da União, a receita corrente líquida do respectivo exercício financeiro, não podendo ser inferior a 15% (quinze por cento); *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014) (Vide art. 2º da Emenda Constitucional nº 86, de 2015)*

II – no caso dos Estados e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 155 e dos recursos de que tratam os arts. 157 e 159, inciso I, alínea *a*, e inciso II, deduzidas as parcelas que forem transferidas aos respectivos Municípios; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

III – no caso dos Municípios e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 156 e dos recursos de que tratam os arts. 158 e 159, inciso I, alínea *b* e § 3º. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

§ 3º Lei complementar, que será reavaliada pelo menos a cada cinco anos,

estabelecerá: *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

I – os percentuais de que tratam os incisos II e III do § 2º; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014)*

II – os critérios de rateio dos recursos da União vinculados à saúde destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, e dos Estados destinados a seus respectivos Municípios, objetivando a progressiva redução das disparidades regionais; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

III – as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas esferas federal, estadual, distrital e municipal; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

IV – *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, e revogado pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015)*

§ 4º Os gestores locais do sistema único de saúde poderão admitir agentes comunitários de saúde e agentes de combate às endemias por meio de processo seletivo público, de acordo com a natureza e complexidade de suas atribuições e requisitos específicos para sua atuação. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)*

§ 5º Lei federal disporá sobre o regime jurídico, o piso salarial profissional nacional, as diretrizes para os Planos de Carreira e a regulamentação das atividades de agente comunitário de saúde e agente de combate às endemias, competindo à União, nos termos da lei, prestar assistência financeira complementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para o cumprimento do referido piso salarial. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)* e *(Parágrafo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 63, de 2010)*

§ 6º Além das hipóteses previstas no § 1º do art. 41 e no § 4º do art. 169 da Constituição Federal, o servidor que exerça funções equivalentes às de agente comunitário de saúde ou de agente de combate às endemias poderá perder o cargo em caso de descumprimento dos requisitos específicos, fixados em lei, para o seu exercício. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)*

Art. 199. A assistência à saúde é livre à iniciativa privada.

§ 1º As instituições privadas poderão participar de forma complementar do sistema único de saúde, segundo diretrizes deste, mediante contrato de direito público ou convênio, tendo preferência as entidades filantrópicas e as sem fins lucrativos.

§ 2º É vedada a destinação de recursos públicos para auxílios ou subvenções às instituições privadas com fins lucrativos.

§ 3º É vedada a participação direta ou indireta de empresas ou capitais estrangeiros na assistência à saúde no País, salvo nos casos previstos em lei.

§ 4º A lei disporá sobre as condições e os requisitos que facilitem a remoção de órgãos, tecidos e substâncias humanas para fins de transplante, pesquisa e tratamento, bem como a coleta, processamento e transfusão de sangue e seus derivados, sendo vedado todo tipo de comercialização.

.....

.....

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 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)*

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)

.....

.....

LEI Nº 8.080, DE 19 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre as condições para promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Esta Lei regula, em todo o território nacional, as ações e serviços de saúde, executados isolada ou conjuntamente, em caráter permanente ou eventual, por pessoas naturais ou jurídicas de direito Público ou privado.

.....

TÍTULO V
DO FINANCIAMENTO

CAPÍTULO I
DOS RECURSOS

Art. 31. O orçamento da seguridade social destinará ao Sistema Único de Saúde - SUS de acordo com a receita estimada, os recursos necessários à realização de suas finalidades, previstos em proposta elaborada pela sua direção nacional, com a participação dos órgãos da Previdência Social e da Assistência Social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Art. 32. São considerados de outras fontes os recursos provenientes de:

I - (VETADO)

II - Serviços que possam ser prestados sem prejuízo da assistência à saúde;

III - ajuda, contribuições, doações e donativos;

IV - alienações patrimoniais e rendimentos de capital;

V - taxas, multas, emolumentos e preços públicos arrecadados no âmbito do Sistema Único de Saúde - SUS; e

VI - rendas eventuais, inclusive comerciais e industriais.

§ 1º Ao Sistema Único de Saúde - SUS caberá metade da receita de que trata o inciso I deste artigo, apurada mensalmente, a qual será destinada à recuperação de viciados.

§ 2º As receitas geradas no âmbito do Sistema Único de Saúde - SUS serão creditadas diretamente em contas especiais, movimentadas pela sua direção, na esfera de poder onde forem arrecadadas.

§ 3º As ações de saneamento que venham a ser executadas supletivamente pelo Sistema Único de Saúde - SUS, serão financiadas por recursos tarifários específicos e outros da União, Estados, Distrito Federal, Municípios e, em particular, do Sistema Financeiro da Habitação - SFH.

§ 4º (VETADO).

§ 5º As atividades de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico em saúde serão co-financiadas pelo Sistema Único de Saúde - SUS, pelas universidades e pelo orçamento fiscal, além de recursos de instituições de fomento e financiamento ou de origem externa e receita própria das instituições executoras.

§ 6º (VETADO).

CAPÍTULO II
DA GESTÃO FINANCEIRA

Art. 33. Os recursos financeiros do Sistema Único de Saúde - SUS serão depositados em conta especial, em cada esfera de sua atuação, e movimentados sob fiscalização dos respectivos Conselhos de Saúde.

§ 1º Na esfera federal, os recursos financeiros, originários do Orçamento da Seguridade Social, de outros Orçamentos da União, além de outras fontes, serão administrados pelo Ministério da Saúde, através do Fundo Nacional de Saúde.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

§ 4º O Ministério da Saúde acompanhará, através de seu sistema de auditoria, a conformidade à programação aprovada da aplicação dos recursos repassados a Estados e Municípios. Constatada a malversação, desvio ou não aplicação dos recursos, caberá ao Ministério da Saúde aplicar as medidas previstas em lei.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.246, DE 2018

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõem alteração do artigo 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar quarenta por cento da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito ao Sistema Segurança Pública e dá outras providencias.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3920/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e no financiamento do Sistema Segurança Pública.

§ 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.

§ 2º O percentual de quarenta por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será destinado ao financiamento do Sistema Segurança Pública.

I – a base de calculo da receita prevista no § 2º deste artigo será as multas aplicadas nos veículos emplacados em cada Município e respectivos Estados;

II – a receita oriunda do inciso I, § 2º, deste artigo será distribuída entre os Estados e Municípios na forma das alíneas “a” e “b” do inciso II, § 2º deste artigo;

a) será transferido aos Estados o percentual de trinta por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas na forma deste artigo sem qualquer tipo de impedimento e retenção para uma conta especifica no prazo máximo de dez dias corridos do mês subsequente em que for efetivado o pagamento das multas;

b) será transferido aos Municípios o percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas na forma deste artigo sem qualquer tipo de impedimento e retenção para uma conta especifica no prazo máximo de dez dias corridos do mês subsequente em que for efetivado o pagamento das multas.” (NR)

Art. 2º Cada Estado e Município da Federação devera abrir uma conta especifica em Instituição financeira estatal com a finalidade exclusiva de receber os recursos oriundos desta Lei.

Art. 3º Considera-se obrigatória de caráter continuado os investimentos derivado desta lei, para o ente a obrigação legal de sua execução no período máximo de seis meses.

Art. 4º Os investimentos previsto nesta Lei deverão sofrer todo processo fiscal e orçamentário.

Art. 5º Serão consideradas irregulares e lesivas ao patrimônio público o não investimento dos recursos oriundos desta Lei.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrario.

Art. 7º Esta lei entra em vigor no exercício financeiro seguinte ao da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A falência da ordem pública nos traz um Brasil que vive um quadro de baixo amadurecimento institucional na segurança pública, com polícias desestruturadas, obsoletas, no qual a inteligência e a investigação foram sucateadas em nome da ideia de confronto com o “passado”. A gestão, por sua vez, segue a dinâmica das crises, quando as ações são definidas na base da improvisação e do achismo, sem qualquer planejamento de médio prazo, muito menos estratégico.

O Brasil necessita acorda para realidade de seus naturais, é urgente construir um sistema de governança da segurança pública, com regras transparentes, cidadãs e com mecanismos de controle e avaliação de desempenho de todas as instituições envolvidas. Um sistema baseado em evidências, com dados públicos e regras de governança que integrem e coordenem esforços de combate ao crime, prevenção da violência e promoção da cidadania.

Logico que toda ação estruturada demanda recurso especifico, carimbado com a obrigatoriedade de realização. Entre as primeiras tarefas desse sistema está o equacionamento do gargalo de financiamento da área, que fica ainda mais dramático pela incapacidade de pensar na lógica da qualidade do gasto público e no aumento da eficiência democrática do trabalho das polícias. É preciso transformar custos em investimentos, a partir de uma forma mais estável de alocação de recursos.

Os Estados e o Distrito Federal gastaram, em 2016, R$ 67,3 bilhões, sendo que só 0,7% foi lançado contabilmente como despendido com inteligência e informação. O Rio de Janeiro, sob intervenção federal na segurança pública, é um caso emblemático: dos mais de R$ 9 bilhões gastos na área a cada ano, foram destinados para inteligência e informação cerca de R$ 25 mil em 2015 e nenhum centavo em 2016.

Enquanto cerca de 90% dos orçamentos são destinados a pagamentos de salários, encargos e aposentadorias/pensões e 9% são gastos com o custeio da máquina, apenas 1% sobra para investimento e reaparelhamento. Trata-se de um quadro dramático, em que os secretários de segurança têm pouca ou nenhuma margem de flexibilidade.

O Fato é que a falta de dinheiro é tão incrível como a falta de comprometimento com a aplicação de recursos disponíveis. Desta forma esta propositura vem obrigar uma atenção maior dos governos com a segurança, elevando ao status de lesivo ao patrimônio público, ou seja crime de responsabilidade a não aplicação de tais

recursos.

Vivemos um cenário de desestruturação e fragmentação institucional, os governos, se limitaram a atender no varejo as demandas por aparelhamento, viaturas etc., sem uma visão estratégica.

A importância de se pensar uma estratégia de financiamento para a segurança pública nesse momento é vital e passa não apenas pelo volume e possíveis fontes de recursos mas, sobretudo, pelo destino dos mesmos, que possam induzir à mudança do equilíbrio perverso na segurança pública. Por último, pensar o financiamento envolve também uma arquitetura de governança que possa garantir o estabelecimento de mecanismos de sistematização, responsabilidades federativas e controle dos recursos, com menos burocracia possível. E, para isso, temos que ter indicadores robustos de desempenho, para que metas e objetivos comuns possam ser estabelecidos.

Temos que reduzir o medo e combater a violência com inteligência e planejamento e um melhor aproveitamento dos recursos.

Além dos assaltos, assassinados, sequestros, golpes e criminalidade em geral, o Brasil se encontra em situação gravíssima. De acordo com os órgãos governamentais, o País vive um verdadeiro caos. Uma das faces dessa tragédia são as milhares de vidas ceifadas prematuramente. Outra face é o enorme peso que recai sobre o sistema de segurança pública brasileiro.

Fazendo uma análise focada no transito encontramos dados de 2010, por exemplo, mostram que naquele ano foram realizadas 145.920 internações de vítimas de acidentes no trânsito financiadas pelo SUS. Em 2011, já subira para 153.565 o número de pessoas vítimas de acidentes de trânsito internadas em hospitais da rede pública, o que gerou um custo de R$ 200 milhões. Para se ter uma idéia da dimensão do problema, nada menos do que 30% dos leitos dos prontos socorros têm sido ocupados por vítimas de acidentes de trânsito e 25% dos condutores que dão entrada nos hospitais morrem.

A proposição que ora submetemos à apreciação dos ilustres Parlamentares visa contribuir para solucionar de maneira inteligente os problemas de Segurança pública, envolvendo as três esferas de governo.

É fundamental a participação de todos os cidadãos e todas as esferas de governo. O

apoio da União, a Força do Estado, a velocidade do entendimento nuclear das questões de segurança pela municipalidade. São ferramentas integradas que resultarão em melhores praticas de segurança pública, envolvendo de perto cada um dos Brasileiros. Tornando nos Estado Brasileiro livre de ações populista, incrementando uma Politica de Segurança de Estado e não de governo, onde vira e volta se perde por questões eleitoreiras e ideológicas.

A Constituição Federal (art. 195, § 4º) prevê a possibilidade de instituição, por meio de lei, de fontes alternativas "destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social". Nada mais justo que uma parte da arrecadação com multas de trânsito venha a suprir, ainda que apenas parcialmente, tão urgente necessidade.

"Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:

I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre

a) a folha de salários e demais rendimentos do trabalho pagos ou creditados, a qualquer título, à pessoa física que lhe preste serviço, mesmo sem vínculo empregatício;

b) a receita ou o faturamento.

c) o lucro;

II - do trabalhador e dos demais segurados da previdência social, não incidindo contribuição sobre aposentadoria e pensão concedidas pelo regime geral de previdência social de que trata o art. 201;

III - sobre a receita de concursos de prognósticos.

IV - do importador de bens ou serviços do exterior, ou de quem a lei a ele equiparar.

§ 1º As receitas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios destinadas à seguridade social constarão dos respectivos orçamentos, não integrando o orçamento da União.

§ 2º A proposta de orçamento da seguridade social será elaborada de forma integrada pelos órgãos responsáveis pela saúde, previdência social e assistência social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias, assegurada a cada área a gestão de seus recursos.

§ 3º A pessoa jurídica em débito com o sistema da seguridade social, como estabelecido em lei, não poderá contratar com o Poder Público nem dele receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios

§ 4º A lei poderá instituir outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social, obedecido o disposto no art. 154, I.

§ 5º Nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado

ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total.

§ 6º As contribuições sociais de que trata este artigo só poderão ser exigidas após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que as houver instituído ou modificado, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, "b".

§ 7º São isentas de contribuição para a seguridade social as entidades beneficentes de assistência social que atendam às exigências estabelecidas em lei.

§ 8º O produtor, o parceiro, o meeiro e o arrendatário rurais e o pescador artesanal, bem como os respectivos cônjuges, que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, sem empregados permanentes, contribuirão para a seguridade social mediante a aplicação de uma alíquota sobre o resultado da comercialização da produção e farão jus aos benefícios nos termos da lei

§ 9º As contribuições sociais previstas no inciso I do caput deste artigo poderão ter alíquotas ou bases de cálculo diferenciadas, em razão da atividade econômica, da utilização intensiva de mão-de-obra, do porte da empresa ou da condição estrutural do mercado de trabalho

§ 10. A lei definirá os critérios de transferência de recursos para o sistema único de saúde e ações de assistência social da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, e dos Estados para os Municípios, observada a respectiva contrapartida de recursos.

§ 11. É vedada a concessão de remissão ou anistia das contribuições sociais de que tratam os incisos I, a, e II deste artigo, para débitos em montante superior ao fixado em lei complementar.

§ 12. A lei definirá os setores de atividade econômica para os quais as contribuições incidentes na forma dos incisos I, b; e IV do caput, serão não-cumulativas

§ 13. Aplica-se o disposto no § 12 inclusive na hipótese de substituição gradual, total ou parcial, da contribuição incidente na forma do inciso I, a, pela incidente sobre a receita ou o faturamento."

Ante o exposto, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 16 de maio de 2018.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para

instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:
I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre:
a) a folha de salários e demais rendimentos do trabalho pagos ou creditados, a qualquer título, à pessoa física que lhe preste serviço, mesmo sem vínculo empregatício;
b) a receita ou o faturamento;
c) o lucro; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
II - do trabalhador e dos demais segurados da previdência social, não incidindo contribuição sobre aposentadoria e pensão concedidas pelo regime geral de previdência social de que trata o art. 201; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
III – sobre a receita de concursos de prognósticos;
IV - do importador de bens ou serviços do exterior, ou de quem a lei a ele equiparar. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 1º As receitas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios destinadas à seguridade social constarão dos respectivos orçamentos, não integrando o orçamento da União.
§ 2º A proposta de orçamento da seguridade social será elaborada de forma integrada pelos órgãos responsáveis pela saúde, previdência social e assistência social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias, assegurada a cada área a gestão de seus recursos.
§ 3º A pessoa jurídica em débito com o sistema da seguridade social, como estabelecido em lei, não poderá contratar com o poder público nem dele receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios.
§ 4º A lei poderá instituir outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social, obedecido o disposto no art. 154, I.
§ 5º Nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total.
§ 6º As contribuições sociais de que trata este artigo só poderão ser exigidas após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que as houver instituído ou modificado, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, *b* .
§ 7º São isentas de contribuição para a seguridade social as entidades beneficentes de assistência social que atendam às exigências estabelecidas em lei.
§ 8º O produtor, o parceiro, o meeiro e o arrendatário rurais e o pescador artesanal, bem como os respectivos cônjuges, que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, sem empregados permanentes, contribuirão para a seguridade social mediante a aplicação de uma alíquota sobre o resultado da comercialização da produção e farão jus aos benefícios nos termos da lei. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 9º As contribuições sociais previstas no inciso I do *caput* deste artigo poderão ter alíquotas ou bases de cálculo diferenciadas, em razão da atividade econômica, da utilização intensiva de mão-de-obra, do porte da empresa ou da condição estrutural do mercado de trabalho. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998* e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 47 de 2005)*

§ 10. A lei definirá os critérios de transferência de recursos para o sistema único de saúde e ações de assistência social da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, e dos Estados para os Municípios, observada a respectiva contrapartida de recursos. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 11. É vedada a concessão de remissão ou anistia das contribuições sociais de que tratam os incisos I, *a*, e II deste artigo, para débitos em montante superior ao fixado em lei complementar. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 12. A lei definirá os setores de atividade econômica para os quais as contribuições incidentes na forma dos incisos I, *b*; e IV do *caput*, serão não-cumulativas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 13. Aplica-se o disposto no § 12 inclusive na hipótese de substituição gradual, total ou parcial, da contribuição incidente na forma do inciso I, *a*, pela incidente sobre a receita ou o faturamento. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

Seção II
Da Saúde

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.
.....
.....

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 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)*
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)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 11.057, DE 2018

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para vedar o contingenciamento de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9430/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 4º .....

Parágrafo único. É vedado o contingenciamento de recursos do FUNSET.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, art. 320, determinou que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve se destinar exclusivamente à sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

O § 1º desse dispositivo estabeleceu um percentual de 5% da arrecadação para depósito mensal na conta de fundo de âmbito nacional destinado à educação de trânsito.

Posteriormente, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998 – art. 4º - se referiu a esse Fundo como *Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito* – FUNSET, como destinado a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito. Ao DENATRAN cabe a gestão do FUNSET – art. 5º.

E o Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998, regulamentou a aplicação dos recursos do FUNSET.

Ocorre que a existência do Fundo não é suficiente, nos dias atuais, para assegurar a disponibilidade dos seus recursos, à medida que – a exemplo de outros – sofre constantes contingenciamentos, impedindo a regular aplicação em ações essenciais à segurança e educação do trânsito.

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, é de 400 mil por ano o número

de pessoas afetadas por acidentes de trânsito no Brasil. São 47 mil pessoas que morrem em decorrência desses acidentes. Os dados foram revelados na campanha Maio Amarelo, este ano.

Seguindo a OMS, o Brasil é o 5º colocado no *ranking* dos países recordistas em mortes no trânsito.

Estudo realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estima que, só em 2016, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno Bruto (PIB).

A grande maioria dos acidentados, 90%, concentra-se na faixa etária entre 18 e 64 anos, que é o grupo que está em plena capacidade produtiva. Não podemos ainda esquecer a dor das perdas de vidas e da superação quando um acidente muda, em segundos, toda a sua vida

Esses números dão uma ideia das sequelas deixadas nos sobreviventes, nos custos de internação e tratamento, nos impedimentos e limitações de trabalho resultantes desses acidentes.

O valor pago à conta do Fundo, até 8 de novembro, com base no Siga Brasil, é o menor desde 2013, apenas R$ 43,3 milhões, incluindo Restos a Pagar, pois foram empenhados somente R$ 31,7 milhões e executados no (do) exercício R$ 26,4 milhões.

O valor orçado também é o menor do período: R$ 795,9 milhões, o que significa que apenas 5,4% foram pagos.

Daí porque não é possível mais esperar ou “poupar”. Estamos seguros do apoio incondicional que a presente iniciativa deve merecer por parte do Parlamento brasileiro.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 2018.

Deputado HUGO LEAL
PSD/RJ

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 9.602, DE 21 DE JANEIRO DE 1998

Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da

segurança e educação de Trânsito.
Art. 5º A gestão do FUNSET caberá ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.
Art. 6º Constituem recursos do FUNSET:
I - o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, a que se refere o parágrafo único do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;
II - as dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais;
III - as doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;
IV - o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I deste artigo;
V - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;
VI - a reversão de saldos não aplicados;
VII - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei.
.....
.....

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 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)
.....
.....

DECRETO Nº 2.613, DE 3 DE JUNHO DE 1998

Regulamenta o art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, que trata do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e nos arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998,
DECRETA:
Art. 1º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, tem por finalidade custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito.
Art. 2º A gestão do FUNSET caberá ao DENATRAN, por força do disposto no art. 5º da Lei

nº 9.602, de 1998, conforme competência atribuída pelo inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 329, DE 2019

(Da Sra. Edna Henrique)

Dispõe sobre a regularização do registro de propriedade de veículo automotor, no caso de transferência de propriedade.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7208/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para obrigar o órgão executivo de trânsito do Estado a tornar pública informação de pendência relativa à expedição de novo Certificado de Registro de Veículo - CRV, no caso de transferência de propriedade, conforme previsto no art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

"Art. 134.....

§ 1º .....

§ 2º Passados trinta dias da data assinalada no comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput, ou no documento eletrônico, sem que o novo proprietário tenha efetuado o registro do veículo, nos termos do art. 123, órgão executivo de trânsito do Estado fará constar em seus registros de acesso público tal informação, repassando-a ao RENAVAM, conforme dispuser o CONTRAN." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A finalidade deste projeto de lei é simples: permitir que o agente de trânsito, em seu trabalho de fiscalização, seja capaz de identificar a infração prevista no art. 233 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, lavrando o respectivo auto de infração e promovendo a retenção do veículo, medida administrativa que ali acompanha a penalidade.

O que prevê o art. 233 do CTB, afinal? Simplesmente, que deixar de efetuar, em trinta dias, novo registro de veículo que tenha sido vendido, cujas características ou categoria tenham sido alteradas, ou cujo proprietário tenha mudado de município de domicílio ou residência configura infração grave, punida com multa e sobrevinda da medida administrativa de retenção.

Ocorre que o agente de trânsito, muito especialmente no caso da transferência de propriedade, não tem como apurar, na via, se o veículo está pendente de novo registro, o que caracterizaria a infração definida no art. 233. Em primeiro lugar, a informação a respeito do ato de compra e venda se acha no Certificado de Registro do Veículo – CRV, que não é documento de porte obrigatório para o condutor, ao contrário, portanto, do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV, que deve acompanha o motorista, mas que não fornece ao agente de fiscalização nenhuma pista quanto à pendência de que se fala aqui. Em segundo lugar, a maioria dos órgãos executivos de trânsito não está organizada para fornecer aos agentes de trânsito que saem a campo tal informação, nem a colocam à disposição deles, em destaque, em seu banco de dados, para acesso remoto, da via.

Não por outra razão, a infração capitulada no art. 233 é conhecida no meio dos que lidam com a aplicação da lei como "infração de balcão", pois sua constatação se dá, basicamente, quando o novo proprietário se dirige ao órgão de trânsito, já fora do prazo, para requerer novo registro e regularizar a situação do veículo automotor.

Enfim, o que se pretende com esta iniciativa é fornecer os meios necessários para que todos os que atuam na fiscalização de trânsito sejam capazes de dar eficácia ao disposto no art. 233 do CTB, garantindo, outrossim, mais tranquilidade e segurança para aquele que vendeu o veículo e comunicou o fato ao órgão de trânsito.

Em vista do exposto, pede-se o apoio da Casa a este projeto.

Sala das Sessões, em 4 de fevereiro de 2019.

Deputada **EDNA HENRIQUE**
PSDB/PB

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 XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

I - for transferida a propriedade;

II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;

III - for alterada qualquer característica do veículo;

IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

Art. 124. Para a expedição do novo certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro de Veículo anterior;

II - Certificado de Licenciamento Anual;

III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidos pelo CONTRAN;

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;

V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;

VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;

VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito

vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;
IX - *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;
XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

.....

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.
Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

.....

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.

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)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 923, DE 2019

(Do Sr. Coronel Tadeu)

Altera a Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para a concessão de auxílio financeiro pelo Poder Público na obtenção de Carteira Nacional de Habilitação por pessoas carentes.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem como objetivo alterar o Código de Trânsito Brasileiro, de que trata a Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, para autorizar o Poder Público a conceder auxílio financeiro para as pessoas reconhecidamente carentes na obtenção de Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 2º A Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 141-A. Ao candidato comprovadamente carente, e desempregado há pelo menos oito (8) meses, será concedido um auxílio financeiro, financiado com parte dos recursos arrecadados com multas derivadas de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, para arcar com as despesas referentes ao processo de aprendizagem e às taxas de exames, com vistas à obtenção da habilitação.

§ 1º O candidato deverá estar obrigatoriamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CADÚNICO.

§ 2º O benefício de que trata o *caput* estende-se também quando para mudança para as categorias C, D ou E.

§ 3º O benefício não se aplica aos seguintes casos:

I- formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou com suspensão do direito de dirigir aplicada;

II - novas tentativas de candidato reprovado, exceto na situação prevista no art. 151; e

III- Candidato condenado por qualquer crime doloso 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 A regulamentação disporá sobre as regras de concessão do auxílio financeiro de que trata este artigo, bem os requisitos necessários para a identificação e posterior definição dos candidatos que farão jus a tal benefício".

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos financeiros a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

Cabe indiscutivelmente ao Estado a desafiante tarefa de estabelecer as diretrizes e propor as principais ações com vistas a reduzir as desigualdades entre os cidadãos. Desnecessário afirmar, mas já o fazendo que tal meta se torna ainda mais imperiosa em nosso País, em que a distância entre os mais ricos e os mais pobres é ainda bastante alargada.

A criação de oportunidades, seja pela educação, seja pela capacitação das pessoas para ascenderem às diversas profissões, é uma das mais eficientes e dignas medidas para reduzir os níveis de desigualdade entre nós.

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) constitui uma porta de entrada para o acesso a muitas profissões. Além dos empregos diretos que essa documentação permite, como motorista assalariado ou autônomo, dirigindo seu próprio veículo ou de terceiros, há muitos outros casos em que é exigido do candidato ao emprego que seja capaz de conduzir veículos de forma eventual, como parte de uma atribuição mais ampla.

A título de exemplo, um acompanhante de idosos, função cada vez mais frequente entre nós, pode ser forçado entre suas obrigações a conduzi-los ao médico, ao mercado ou a eventos culturais, entre muitos outros.

A habilitação do condutor de veículos, contudo, é bastante onerosa para parcela expressiva da população brasileira – as autoescolas oferecem um serviço caro e especializado, e mesmo as taxas cobradas pelos DETRANS não são baratas.

Nesse sentido, fica evidente que pessoas com menor renda, já penalizadas em uma situação de desemprego há mais de oito meses, nem sempre têm acesso à CNH

e, por conseguinte, a um vasto leque de empregos que exigem a habilidade de conduzir veículos.

Assim, propomos que os estados possam utilizar os recursos arrecadados com as respectivas multas de trânsito para isentar os candidatos carentes, e desempregados há mais de oito meses, das taxas dos exames para a obtenção da CNH, e mesmo financiar, total ou integralmente, o próprio processo de aprendizagem do futuro condutor.

Por fim, em respeito aos autores, o projeto que ora apresentamos é inspirado no PL nº 8.837, de 2017, de autoria do Deputado Carlos Souza, arquivado conforme artigo 105 do Regimento Interno, bem como no PL de autoria do Senador Givago Tenório que tramita no Senado Federal.

Acreditamos no acerto da medida e no seu alcance social, razão pela qual temos a expectativa de que a matéria será prontamente acolhida pelos nossos Pares, bem como temos a convicção de ela será celeremente apreciada nesta Casa em sua tramitação legislativa.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2019.

Deputado CORONEL TADEU

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. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.
§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.
§ 2º (VETADO)
Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas 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)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.123, DE 2019

(Do Sr. Elias Vaz)

Altera o art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre comunicação de venda de veículo automotor, na ausência do comprovante de transferência.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3008/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre comunicação de venda de veículo automotor, na ausência do comprovante de transferência.

Art. 2º O art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º, 3º e 4º, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

"Art. 134. .....

§ 1º .....

§ 2º Poderá ser feita, pela pessoa registrada como proprietária do veículo, comunicação de venda, aos órgãos de trânsito, mesmo sem o comprovante de transferência de propriedade e sem os dados do comprador, após decorridos trinta dias da alienação declarada.

§ 3º A partir da comunicação de venda, o órgão executivo de trânsito do Estado fará constar em seus registros de acesso público tal informação, repassando-a ao Renavam, conforme dispuser o Contran.

§ 4º A comunicação de venda a que se refere o § 2º não retira o registro de propriedade do veículo, que somente será alterado com o encaminhamento do documento de transferência, mas permite a aplicação da infração prevista no art. 233. " (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

São inúmeros os casos de pessoas que vendem seus veículos e continuam a receber multas e cobranças de IPVA indevidas. Esses vendedores acreditam na boa fé dos compradores, que dizem que irão realizar a regularização do veículo. Diante disso, muitas vezes, não guardam cópia do documento de transferência.

Nos casos em que os compradores não regularizam o veículo junto aos órgãos de trânsito, o vendedor fica desamparado para fazer a comunicação da venda, a fim de retirar de seu nome o veículo que não lhe pertence mais, assim como de se ver livre das obrigações decorrentes de sua propriedade.

Nosso objetivo com esse projeto de lei é promover a possibilidade de que, esgotados os 30 dias sem que o novo proprietário tenha efetuado o registro do veículo, nos termos do art. 123 do CTB, o vendedor possa fazer a comunicação da venda, mesmo sem o comprovante de transferência. Dessa forma, essa informação será inserida no Renavam, a fim de permitir a identificação desses veículos nas ações de fiscalização,

e possibilitar a retenção do veículo, nos termos do art. 233, até que seja realizada a regularização.

Entendemos que, dessa maneira, muitos veículos que circulam de forma irregular serão identificados, ajudando aqueles vendedores que precisam regularizar sua situação.

Por esses motivos é que peço o apoio de meus Pares para aprovar o presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2019.

ELIAS VAZ
Deputado Federal – PSB/GO

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 XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:
I - for transferida a propriedade;
II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
III - for alterada qualquer característica do veículo;
IV - houver mudança de categoria.
§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.
§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.
§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.
Art. 124. Para a expedição do novo certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:
I - Certificado de Registro de Veículo anterior;
II - Certificado de Licenciamento Anual;
III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidos pelo CONTRAN;

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;
V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;
VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;
VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;
IX - *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;
XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

.....

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.
Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.352, DE 2019

(Do Sr. Marcos Aurélio Sampaio)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para incluir condições de utilização dos recursos do fundo de que trata seu art. 320 para custeio da formação de condutores hipossuficientes.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-923/2019.

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 incluir condições de utilização dos recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320 para custeio das despesas com as aulas teóricas e práticas e com os exames requeridos na formação de condutores hipossuficientes.

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

> "Art. 158-A Serão utilizados recursos do fundo de que trata o art. 320 para o custeio integral das despesas relacionadas à aprendizagem teórica e prática e dos exames previstos no art. 147 para obtenção da Permissão para Dirigir de candidatos:
>
> I – que comprovem renda familiar inferior a dois salários mínimos;
>
> II – desempregados há mais de um ano;
>
> III – inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal;
>
> §1º A carga horaria de aprendizagem teórica e prática financiada nos termos do *caput* será limitada à mínima exigida pelo CONTRAN.
>
> §2º O financiamento previsto no *caput* somente será concedido novamente ao candidato reprovado após um ano da divulgação do resultado do respectivo exame. "

Art. 3º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "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.
>
> § 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.
>
> ....."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Os veículos automotores são figura constante no dia a dia da sociedade moderna. Os automóveis diminuem as distancias e promovem ganhos de tempo e produtividade sem os quais não se imagina mais a vida atual.

Guiar um automóvel é, para alguns, atividade corriqueira. Um mero meio para se alcançar um destino. Para outros, motoristas profissionais, é o meio de subsistência. Para muitos, no entanto, é apenas um sonho distante e aparentemente inalcançável. Aqueles com parcas condições financeiras reprimem seus planos de obter sua licença para dirigir diante do colossal montante de recursos necessários. Aquilo que deveria ser um direito de qualquer um com habilidades cognitivas e motoras suficientes para operar automóveis com segurança passa a ser privilégio dos que podem arcar com os custos envolvidos no processo de obtenção da Carteira nacional de Habilitação — CNH.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece exames que visam a aferir o domínio do candidato com relação à legislação de trânsito, aos preceitos da direção defensiva e à operação básica dos veículos. O Contran — Conselho Nacional de Trânsito —, por sua vez, estabelece carga horária mínima de preparação para esses exames. Tudo isso é operacionalizado por meio de serviços prestados pelos órgãos executivos de trânsito ou por centros de formação de condutores que, naturalmente, precisam ser remunerados por seus préstimos.

Trata-se, contudo, de valores altos para a maioria das famílias brasileiras. A depender da unidade da Federação, o desembolso para obtenção da CNH pode chegar a R$ 2.500,00, entre taxas, exames, aluguel do veículo e outros custos.

Nossa proposta visa amparar esses cidadãos que querem, e muitas vezes precisam, ter acesso à CNH, sem perder de vista a remuneração pelos serviços prestados pelos agentes envolvidos no processo. Por isso, propomos que os custos com aulas e exames sejam cobertos com recursos do Funset — Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, que conta com percentual do valor das multas de trânsito arrecadadas e cuja essência é a de fomentar melhorias no trânsito.

A licença para dirigir pode representar não somente maiores possibilidades de ir e vir, mas uma opção de atuação profissional capaz de transformar, para melhor, a vida das pessoas, especialmente aquelas que não tiveram muitas oportunidades. Naturalmente o texto proposto estabelece que apenas os candidatos hipossuficientes serão beneficiados com a medida.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 5 de junho de 2019.

Deputado MARCOS AURÉLIO SAMPAIO

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)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.609, DE 2019

(Do Sr. Valtenir Pereira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar a responsabilização solidária do antigo proprietário do veículo, nos casos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3008/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para determinar a responsabilização solidária do antigo proprietário do veículo pelos impostos, taxas e outros débitos incidentes sobre o veículo, quando deixar de informar ao órgão executivo de trânsito a transferência de titularidade.

Art. 2º O *caput do* art. 134 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado, dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelo Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), Taxas e penalidades impostas e suas reincidências, até a data da comunicação.*
>
> *....." (NR).*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) determina que, no caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado, no prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências, até a data da comunicação.

O objetivo do dispositivo é obrigar que o vendedor informe a transação de compra e venda, para se eximir da responsabilização solidária pelas infrações de trânsito e as multas decorrentes. O Código não prevê, todavia, a responsabilidade solidária para os impostos, taxas e outros débitos que incidirem sobre o veículo até a data de comunicação da venda. O Superior Tribunal de Justiça já se manifestou no sentido de afastar a responsabilidade solidária do alienante pelo pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores – IPVA.

Entretanto, de forma divergente, entendemos que o vendedor continua responsável pelo bem, para todos os efeitos financeiros junto ao poder público, enquanto não informar ao departamento de trânsito a eventual transação de compra e venda. Não pode o antigo proprietário querer se eximir das obrigações financeiras sobre o veículo quando efetua a alienação de forma oculta, por meio de contrato informal. Para que se tenha o respaldo legal, toda transação patrimonial que tenha órgão público responsável pelo registro de propriedade, estes órgãos competentes terem conhecimento da eventual transferência.

Para solucionar o problema, estamos apresentando este projeto de lei, no sentido de alterar a redação do art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro, para deixar claro no texto da Lei a responsabilidade solidária do vendedor pelos impostos e taxas incidentes sobre o veículo, até a data de comunicação da transação comercial.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2019.

DEPUTADO VALTENIR PEREIRA

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.755, DE 2019

(Da Sra. Renata Abreu)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para dispensar a exigência de autenticação do comprovante de transferência de propriedade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3008/2008.

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 dispensar a exigência de autenticação do comprovante de transferência de propriedade.

Art. 2º O art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação do *caput* e acrescido do § 2º, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

> "Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado, dentro de um prazo de trinta dias, cópia do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.
>
> .....
>
> § 2º A assinatura do antigo e do novo proprietário no comprovante de transferência de propriedade, os quais se responsabilizam pela veracidade das informações ali declaradas, é suficiente para declarar

o acordo nos termos das informações constantes no documento, dispensando-se autenticação em cartório. ” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Desde muito a sociedade brasileira clama por um Estado mais eficiente e menos burocrático. Eficiência na Administração Pública é princípio constitucional e, antes de tudo, anseio da população. Os mecanismos e processos impostos pelo Estado devem, primordialmente, servir ao povo, e não podem representar obstáculo para o cidadão desenvolver suas transações.

Hoje, no Brasil, a transferência de propriedade de veículos é uma verdadeira jornada. Inúmeros procedimentos precisam ser executados pelo vendedor e pelo comprador do veículo quando concordam em fazer o que deveria ser operação simples de compra e venda. Não é de se espantar que muitos optem pelos serviços de despachantes, tamanha a dificuldade imposta pela burocracia estatal.

Assim, nosso projeto caminha no sentido da simplificação do procedimento de transferência de veículos ao dispensar a autenticação do comprovante de transferência de propriedade. O envolvimento dos cartórios nas operações de compra e venda de veículos representa, hoje, etapa que consome recursos e, principalmente, tempo de compradores e vendedores, e pode chegar, inclusive, a inviabilizar um negócio a depender da urgência dos envolvidos.

Vale lembrar que “simplificação e a celeridade das transferências de veículos” são mencionadas nas competências da Polícia Rodoviária Federal, do Denatran, dos Detrans e dos Municípios estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, o que reforça a harmonia da presente proposta com os princípios das normas de trânsito em vigor.

Pelo exposto, e por acreditarmos que o processo de transferência de veículos pode ser mais ágil, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2019.

Deputada RENATA ABREU

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.904, DE 2019

(Do Sr. Boca Aberta)

Institui o Programa CNH Social no âmbito Nacional.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa CNH Social, destinado às pessoas de baixa renda, com a finalidade de possibilitar o acesso gratuito aos serviços de habilitação para conduzir veículos automotores.

Parágrafo único. Consideram-se de baixa renda, para os fins desta Lei, as pessoas com renda familiar mensal de até três salários mínimos, que estejam desempregadas há mais de um ano ou inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal.

Art. 2º O candidato à obtenção do benefício da gratuidade previsto nesta Lei deverá comprovar domicílio em solo Brasileiro há, no mínimo 10 (dez) anos.

Parágrafo único: Para implementação do Programa CNH Social o Poder Público poderá firmar convênios com os Municípios e entidades públicas credenciadas ao programa.

Art. 3º O número de benefícios concedidos será fixado anualmente por

ato do Chefe do Poder Executivo.

Art. 4º Os demais requisitos e a forma de acesso ao Programa de que trata esta Lei serão regulamentados por decreto do Poder Executivo.

Art. 5º Os encargos financeiros oriundos do Programa CNH Social serão suportados pelo Departamento de Trânsito -, por meio de orçamento e rubrica próprios.

Parágrafo único: Os Centros de Formação de Condutores serão remunerados pelos serviços prestados aos/às beneficiários/as do Programa após a devida comprovação da prestação do serviço.

Art. 6º A concessão dos benefícios a que se refere esta Lei não exime o beneficiário da realização de todos os exames necessários e indispensáveis para a habilitação na categoria pretendida, devendo ser observadas as disposições da Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, e sua regulamentação.

Parágrafo único: O candidato com inaptidão temporária ou encaminhado à Junta Médica Especial, bem como o candidato que solicitar perícia em junta médica ou psicológica em grau de recurso, e o reprovado nos exames teórico-técnico ou prático de direção poderá refazer os exames correspondentes sem ônus uma única vez.

Art. 7º O disposto nesta Lei não se aplica às pessoas que tenham cometido crimes na condução de veículo automotor com sentença penal condenatória transitada em julgado, às que necessitem reiniciar o processo de habilitação ou às que tiveram a Carteira Nacional de Habilitação ou a Permissão para Dirigir cassadas ou a suspensão do direito de dirigir.

Art. 8º No prazo de até trinta dias, contados da publicação desta Lei, o Poder Executivo publicará no site oficial do Departamento de Trânsito o número de benefícios concedidos e o domicílio do beneficiário.

Art. 9.º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 10º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este projeto de lei tem por finalidade instituir o Programa CNH Social no

âmbito nacional, destinado às pessoas de baixa renda, com a finalidade de possibilitar o acesso gratuito aos serviços de habilitação para conduzir veículos automotores.

Para as camadas mais pobres da população a Carteira Nacional de Habilitação - CNH constitui uma oportunidade a mais de conseguir emprego, de exercer uma atividade econômica. No entanto, com as exigências criadas pelo Código de Trânsito em vigor o custo com aulas, exames, prova de direção e outros custos administrativos, tem constituído impedimento para esta parte da população acessar os serviços de habilitação.

Alguns Estados já criaram o programa como:

- Bahia - Na Bahia, há duas formas de conquistar a primeira habilitação gratuita. A primeira é pela Escola Pública de Trânsito do Detran – EPTRAN, que dá acesso gratuito à primeira habilitação as pessoas de baixa renda.

- Amazonas - No Estado do Amazonas foi firmado uma parceria entre o governo e sindicato dos Centros de Formação de Condutores e as inscrições podem ser feitas pelo aplicativo Amazonas na Palma da Mão, além do próprio site do DETRAN.

- Pernambuco - O Estado de Pernambuco é um dos mais frequentes na participação do programa, estando na 9ª participação. Podem participar pessoas cadastradas no Bolsa Família, Chapéu de Palha, egressos do sistema penitenciário, sócioeducandos da Funase, desempregados (renda familiar até três salários mínimos) e alunos do ensino médio e fundamental da rede pública estadual.

- Ceará - Ceará participa do programa desde 2009, sendo financiado pelo Governo Estadual, e abrange as categorias A e B, para pessoas acima de 18 anos de baixa renda.

- Paraíba - Neste Estado podem participar pessoas vinda dos Programas Prójovem ou Brasil Alfabetizado e pessoas egressas do Sistema Penitenciário ou que tenham cumprido medida socioeducativa de internação. Para categorias A e B, além de mudanças para categorias C, D e E.

Assim, propomos a criação de Programa de acesso à CNH a ser implementado pelo Poder Público destinado às pessoas inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal ou que comprovarem ser necessitadas financeiramente e cuja renda familiar seja de até três salários mínimos, que são justamente aquelas consideradas como de baixa renda. Entendo que o benefício não deva valer para renovações. A intenção da medida é dar o pontapé inicial para que o

candidato tenha mais oportunidade de emprego e não que seja permanente. O benefício, no entanto, mantém a obrigatoriedade de realização de todos os exames necessários e indispensáveis para a habilitação na categoria pretendida, que serão realizados por entidades públicas ou entidades credenciadas.

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desse Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 4 de julho de 2019.

Dep. BOCA ABERTA
PROS/PR

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos

por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.978, DE 2019

(Da Sra. Carmen Zanotto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 (Lei Orgânica da Saúde), para destinar 30% (trinta por cento) da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito ao Sistema Único de Saúde (SUS).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3052/2004.

O Congresso Nacional **Decreta:**

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em engenharia de tráfego e de campo, em sinalização, policiamento, fiscalização e educação de trânsito e no financiamento do Sistema Único de Saúde (SUS).
>
> § 1º Da receita de que trata o caput:
>
> I – 5% (cinco por cento) serão depositados, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança e à educação de trânsito;
>
> II – 30% (trinta por cento) serão destinados ao financiamento do SUS. .....
> ....." (NR)

Art. 2º O art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990 (Lei Orgânica da Saúde), passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art.32.....
> .....
> .....
>
> VII – receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, no percentual de 30% (trinta por cento), nos termos do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de

setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). .....

§ 7º Os recursos previstos no inciso VII do caput não serão contabilizados para o fim de atender à exigência de aplicação de recursos mínimos para a saúde, de que tratam os §§ 2º e 3º do art. 198 da Constituição Federal.

§ 8º Aplica-se o disposto no § 2º deste artigo aos recursos previstos no inciso VII do caput." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do exercício financeiro seguinte ao da data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei vem resgatar valorosa iniciativa do ex-senador Eduardo Amorim, que no ano de 2012, apresentou o PLS 426/2012, preocupado com as milhares de vidas ceifadas prematuramente e do enorme peso que recai sobre o sistema de saúde brasileiro, particularmente sobre o Sistema Único de Saúde (SUS), dos acidentes de transporte terrestre.

Em Artigo baseado na tese de Doutorado de Silvânia Suely Caribé de Araújo Andrade, intitulada 'Panorama dos Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil (ATT): das internações, às sequelas e ao óbito - Uma contribuição para a sua vigilância', apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo em 2015, no Brasil em 2013, houve 170.805 internações decorrentes de ATT registradas no SIH/SUS, representando uma taxa de 85,0 internações por 100 mil habitantes. As maiores taxas de internação por ATT foram observadas em indivíduos do sexo masculino (134,5 internações por 100 mil homens) e na faixa etária de 20 a 39 anos (123,9 internações por 100 mil hab. dessa idade). Mais da metade das internações por ATT foram de motociclistas (51,9%; 44,1 internações por 100 mil hab.), seguidos por pedestres (25,8%; 21,9 internações por 100 mil habitantes). Os gastos totais com internações hospitalares decorrentes de ATT em 2013, no âmbito do Sistema Único de Saúde, foram de R$231.469.333,13, dos quais R$188.025.095,94 corresponderam a gastos com serviços hospitalares e R$43.361.377,01 com serviços profissionais. O valor médio de internação por ATT no período estudado foi de R$1.355,17. Entre as vítimas internadas, foram contabilizados, em total, 1.072.557 dias de permanência nos hospitais, com uma permanência média de 6,3 dias de internação por paciente.

Mais de 60% dos leitos hospitalares do Sistema Único de Saúde (SUS) são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. Nos centros cirúrgicos do país, 50% da ocupação também é figurada por vítimas de acidentes rodoviários. Eles são responsáveis por deixar 400 mil pessoas com algum tipo de sequela. Além disso, cerca de 60% dos leitos hospitalares do Sistema

Único de Saúde (SUS) são preenchidos por acidentados. Ainda de acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária, ONSV, os acidentes no trânsito resultam em custos anuais de R$ 52 bilhões.

Acidentes de trânsito custam caro ao erário. Em 2016 por exemplo, o SUS desembolsou R$ 253,2 milhões com internações que tiveram origem em colisões envolvendo carros, motos, ônibus, caminhões e bicicletas. Foi um crescimento de 4,6% na comparação com o ano anterior (R$ 242 milhões). Os impactos financeiros, no entanto, vão muito além da rede pública de saúde.

Outro levantamento, divulgado pelo ONSV no final de novembro de 2018, com base em uma metodologia do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), calcula que o Brasil gastou R$ 52,2 bilhões com acidentes de trânsito em 2015.

Em Santa Catarina, essa fatura somou R$ 2,16 bilhões, dinheiro mais do que suficiente para finalizar a duplicação das BRs 470 e 280, por exemplo. É como se naquele ano tivesse saído R$ 317,39 do bolso de cada catarinense para custear acidentes de trânsito. No final das contas, trata-se de um recurso que poderia ser aplicado em outras áreas básicas e até mesmo em investimentos para o desenvolvimento econômico se as rodovias estivessem em melhores condições e, principalmente, os motoristas tivessem mais consciência e prudência ao volante.

A proposição que ora submetemos à apreciação dos ilustres pares visa contribuir para que o SUS consiga dar conta dessa verdadeira explosão na demanda, que acaba por restringir os recursos disponíveis para as outras tantas atribuições que deve honrar.

A Constituição Federal (art. 195, § 4º) prevê a possibilidade de instituição, por meio de lei, de fontes alternativas “destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social”. Nada mais justo que uma parte da arrecadação com multas de trânsito venha a suprir, ainda que apenas parcialmente, tão urgente necessidade.

Por esses motivos, solicitamos o voto favorável dos nobres pares a fim de aprovar de forma expedita o projeto pra apresentado.

Sala das Sessões, em 9 de julho de 2019.

CARMEN ZANOTTO
CIDADANIA-SC

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

CONSTITUIÇÃO

DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção I
Disposições Gerais

Art. 194. A seguridade social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social.

Parágrafo único. Compete ao poder público, nos termos da lei, organizar a seguridade social, com base nos seguintes objetivos:

I - universalidade da cobertura e do atendimento;

II - uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;

III - seletividade e distributividade na prestação dos benefícios e serviços;

IV - irredutibilidade do valor dos benefícios;

V - eqüidade na forma de participação no custeio;

VI - diversidade da base de financiamento;

VII - caráter democrático e descentralizado da administração, mediante gestão quadripartite, com participação dos trabalhadores, dos empregadores, dos aposentados e do Governo nos órgãos colegiados. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:

I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre:

a) a folha de salários e demais rendimentos do trabalho pagos ou creditados, a qualquer título, à pessoa física que lhe preste serviço, mesmo sem vínculo empregatício;

b) a receita ou o faturamento;

c) o lucro; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

II - do trabalhador e dos demais segurados da previdência social, não incidindo contribuição sobre aposentadoria e pensão concedidas pelo regime geral de previdência social

de que trata o art. 201; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

III – sobre a receita de concursos de prognósticos;

IV - do importador de bens ou serviços do exterior, ou de quem a lei a ele equiparar. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

§ 1º As receitas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios destinadas à seguridade social constarão dos respectivos orçamentos, não integrando o orçamento da União.

§ 2º A proposta de orçamento da seguridade social será elaborada de forma integrada pelos órgãos responsáveis pela saúde, previdência social e assistência social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias, assegurada a cada área a gestão de seus recursos.

§ 3º A pessoa jurídica em débito com o sistema da seguridade social, como estabelecido em lei, não poderá contratar com o poder público nem dele receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios.

§ 4º A lei poderá instituir outras fontes destinadas a garantir a manutenção ou expansão da seguridade social, obedecido o disposto no art. 154, I.

§ 5º Nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total.

§ 6º As contribuições sociais de que trata este artigo só poderão ser exigidas após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que as houver instituído ou modificado, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, *b* .

§ 7º São isentas de contribuição para a seguridade social as entidades beneficentes de assistência social que atendam às exigências estabelecidas em lei.

§ 8º O produtor, o parceiro, o meeiro e o arrendatário rurais e o pescador artesanal, bem como os respectivos cônjuges, que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, sem empregados permanentes, contribuirão para a seguridade social mediante a aplicação de uma alíquota sobre o resultado da comercialização da produção e farão jus aos benefícios nos termos da lei. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

§ 9º As contribuições sociais previstas no inciso I do *caput* deste artigo poderão ter alíquotas ou bases de cálculo diferenciadas, em razão da atividade econômica, da utilização intensiva de mão-de-obra, do porte da empresa ou da condição estrutural do mercado de trabalho. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 47 de 2005)*

§ 10. A lei definirá os critérios de transferência de recursos para o sistema único de saúde e ações de assistência social da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, e dos Estados para os Municípios, observada a respectiva contrapartida de recursos. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

§ 11. É vedada a concessão de remissão ou anistia das contribuições sociais de que tratam os incisos I, *a*, e II deste artigo, para débitos em montante superior ao fixado em lei complementar. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

§ 12. A lei definirá os setores de atividade econômica para os quais as contribuições incidentes na forma dos incisos I, *b*; e IV do *caput*, serão não-cumulativas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

§ 13. Aplica-se o disposto no § 12 inclusive na hipótese de substituição gradual, total ou parcial, da contribuição incidente na forma do inciso I, *a*, pela incidente sobre a receita ou o faturamento. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

Seção II
Da Saúde

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Art. 197. São de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao poder público dispor, nos termos da lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado.

Art. 198. As ações e serviços públicos de saúde integram uma rede regionalizada e hierarquizada e constituem um sistema único, organizado de acordo com as seguintes diretrizes:

I - descentralização, com direção única em cada esfera de governo;

II - atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas, sem prejuízo dos serviços assistenciais;

III - participação da comunidade.

§ 1º O sistema único de saúde será financiado, nos termos do art. 195, com recursos do orçamento da seguridade social, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, além de outras fontes. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

§ 2º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios aplicarão, anualmente, em ações e serviços públicos de saúde recursos mínimos derivados da aplicação de percentuais calculados sobre: *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

I – no caso da União, a receita corrente líquida do respectivo exercício financeiro, não podendo ser inferior a 15% (quinze por cento); *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014) (Vide art. 2º da Emenda Constitucional nº 86, de 2015)*

II – no caso dos Estados e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 155 e dos recursos de que tratam os arts. 157 e 159, inciso I, alínea *a*, e inciso II, deduzidas as parcelas que forem transferidas aos respectivos Municípios; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

III – no caso dos Municípios e do Distrito Federal, o produto da arrecadação dos impostos a que se refere o art. 156 e dos recursos de que tratam os arts. 158 e 159, inciso I, alínea *b* e § 3º. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

§ 3º Lei complementar, que será reavaliada pelo menos a cada cinco anos, estabelecerá: *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

I – os percentuais de que tratam os incisos II e III do § 2º; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015, publicada no DOU de 18/3/2015, em vigor na data de publicação, produzindo efeitos a partir da execução orçamentária do exercício de 2014)*

II – os critérios de rateio dos recursos da União vinculados à saúde destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, e dos Estados destinados a seus respectivos Municípios, objetivando a progressiva redução das disparidades regionais; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

III – as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas esferas federal, estadual, distrital e municipal; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000)*

IV – *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 29, de 2000, e revogado pela Emenda Constitucional nº 86, de 2015)*

§ 4º Os gestores locais do sistema único de saúde poderão admitir agentes comunitários de saúde e agentes de combate às endemias por meio de processo seletivo público,

de acordo com a natureza e complexidade de suas atribuições e requisitos específicos para sua atuação. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)*

§ 5º Lei federal disporá sobre o regime jurídico, o piso salarial profissional nacional, as diretrizes para os Planos de Carreira e a regulamentação das atividades de agente comunitário de saúde e agente de combate às endemias, competindo à União, nos termos da lei, prestar assistência financeira complementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para o cumprimento do referido piso salarial. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)* e *(Parágrafo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 63, de 2010)*

§ 6º Além das hipóteses previstas no § 1º do art. 41 e no § 4º do art. 169 da Constituição Federal, o servidor que exerça funções equivalentes às de agente comunitário de saúde ou de agente de combate às endemias poderá perder o cargo em caso de descumprimento dos requisitos específicos, fixados em lei, para o seu exercício. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 51, de 2006)*

Art. 199. A assistência à saúde é livre à iniciativa privada.

§ 1º As instituições privadas poderão participar de forma complementar do sistema único de saúde, segundo diretrizes deste, mediante contrato de direito público ou convênio, tendo preferência as entidades filantrópicas e as sem fins lucrativos.

§ 2º É vedada a destinação de recursos públicos para auxílios ou subvenções às instituições privadas com fins lucrativos.

§ 3º É vedada a participação direta ou indireta de empresas ou capitais estrangeiros na assistência à saúde no País, salvo nos casos previstos em lei.

§ 4º A lei disporá sobre as condições e os requisitos que facilitem a remoção de órgãos, tecidos e substâncias humanas para fins de transplante, pesquisa e tratamento, bem como a coleta, processamento e transfusão de sangue e seus derivados, sendo vedado todo tipo de comercialização.

.....

.....

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 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)

.....

.....

LEI Nº 8.080, DE 19 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre as condições para promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

TÍTULO V
DO FINANCIAMENTO

CAPÍTULO I
DOS RECURSOS

Art. 31. O orçamento da seguridade social destinará ao Sistema Único de Saúde - SUS de acordo com a receita estimada, os recursos necessários à realização de suas finalidades, previstos em proposta elaborada pela sua direção nacional, com a participação dos órgãos da Previdência Social e da Assistência Social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Art. 32. São considerados de outras fontes os recursos provenientes de:

I - (VETADO)

II - Serviços que possam ser prestados sem prejuízo da assistência à saúde;

III - ajuda, contribuições, doações e donativos;

IV - alienações patrimoniais e rendimentos de capital;

V - taxas, multas, emolumentos e preços públicos arrecadados no âmbito do Sistema Único de Saúde - SUS; e

VI - rendas eventuais, inclusive comerciais e industriais.

§ 1º Ao Sistema Único de Saúde - SUS caberá metade da receita de que trata o inciso I deste artigo, apurada mensalmente, a qual será destinada à recuperação de viciados.

§ 2º As receitas geradas no âmbito do Sistema Único de Saúde - SUS serão creditadas diretamente em contas especiais, movimentadas pela sua direção, na esfera de poder onde forem arrecadadas.

§ 3º As ações de saneamento que venham a ser executadas supletivamente pelo Sistema Único de Saúde - SUS, serão financiadas por recursos tarifários específicos e outros da União, Estados, Distrito Federal, Municípios e, em particular, do Sistema Financeiro da Habitação - SFH.

§ 4º (VETADO).

§ 5º As atividades de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico em saúde serão co-financiadas pelo Sistema Único de Saúde - SUS, pelas universidades e pelo orçamento fiscal, além de recursos de instituições de fomento e financiamento ou de origem externa e receita própria das instituições executoras.

§ 6º (VETADO).

CAPÍTULO II
DA GESTÃO FINANCEIRA

Art. 33. Os recursos financeiros do Sistema Único de Saúde - SUS serão depositados em conta especial, em cada esfera de sua atuação, e movimentados sob fiscalização dos respectivos Conselhos de Saúde.

§ 1º Na esfera federal, os recursos financeiros, originários do Orçamento da Seguridade Social, de outros Orçamentos da União, além de outras fontes, serão administrados pelo Ministério da Saúde, através do Fundo Nacional de Saúde.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

§ 4º O Ministério da Saúde acompanhará, através de seu sistema de auditoria, a conformidade à programação aprovada da aplicação dos recursos repassados a Estados e Municípios. Constatada a malversação, desvio ou não aplicação dos recursos, caberá ao Ministério da Saúde aplicar as medidas previstas em lei.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.001, DE 2019

(Do Sr. Tiririca)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar que parte dos valores arrecadados com aplicação de multas seja direcionada para educação de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5972/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para obrigar que pelo menos vinte por cento dos valores arrecadados com a aplicação de multas sejam direcionados para ações de educação de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa vigorar acrescido do seguinte § 3º:

> Art. 320. .....
>
> .....
>
> § 3º Pelo menos vinte por cento dos valores previstos no caput e no § 1º serão aplicados em programas de educação de trânsito. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados do Ministério da Saúde, no ano de 2017 mais de trinta e quatro mil pessoas perderam a vida e outras cento e oitenta mil foram internadas em hospitais, vítimas de acidentes automobilísticos no Brasil.

Não bastassem a perda de vidas humanas e os transtornos pessoais e familiares, os acidentes de trânsito ainda causam enorme prejuízo aos cofres públicos. Segundo o IPEA, o Brasil perde cerca R$ 40 bilhões por ano, apenas com os acidentes ocorridos em rodovias, considerando todos os gastos envolvidos nessas ocorrências e a perda da capacidade da força de trabalho.

A violência no trânsito é, de fato, um dos problemas mais graves que o Brasil vem enfrentando há alguns anos. Por outro lado, há tempos não se vê o desenvolvimento de ações sistemáticas de educação de trânsito, que poderiam transformar essa realidade. Todo o dinheiro arrecadado com as multas de trânsito está servindo para custear o funcionamento dos órgãos de trânsito ou está sendo contingenciado para a cobertura de déficit fiscal.

Enfim, multa-se muito, mas não se aplica os recursos arrecadados de forma adequada, em ações educacionais que invistam na formação de crianças e jovens e na sensibilização dos condutores para a adoção de atitudes que possam reduzir o número de acidentes e melhorar a segurança do trânsito.

Na tentativa de buscar soluções para resolver este problema, estamos propondo este projeto de lei, que obriga a aplicação de pelo menos 20% dos valores arrecadados com as multas em programas de educação de trânsito. Não apenas a União será obrigada a aplicar tais recursos, mas Estados e Municípios também deverão dar sua parcela de contribuição, para que as campanhas educativas sejam efetivadas em todas as regiões do País.

Esperamos, assim, aumentar o investimento público em campanhas educativas, fortalecendo o viés educacional na luta por um trânsito mais seguro.

Pela importância deste projeto para a redução dos índices de sinistralidade de trânsito em nosso País, solicitamos o apoio dos demais Parlamentares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de julho de 2019.

Deputado TIRIRICA

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 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)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.125, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Calero)

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a destinação de recursos provenientes da arrecadação de multas de trânsito a propostas educacionais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-279/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer que recursos provenientes da arrecadação com multas de trânsito sejam destinados a propostas educacionais.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e projetos educacionais.
>
> § 1º O percentual de quinze por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.*(NR)*"

JUSTIFICAÇÃO

Conforme as metas traçadas pelo Brasil no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), o governo busca reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o de morte por grupo de habitantes. O Plano ainda prevê a criação de medidas socioeducativas e de conscientização da população no que se refere a segurança no trânsito.

No Brasil cerca de 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes viários. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8 mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos.

Nesse sentido, contata-se que para além da elaboração de políticas públicas e controles rigorosos, é imperativo a adoção de medidas de conscientização e prevenção permanentes por meio do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, criado em 1998. Vale destacar que em 2018 dos R$ 795 milhões previsto no orçamento, o governo executou apenas R$ 94,5 milhões. Segundo os dados divulgados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) os custos médios anuais decorrentes de acidentes de trânsito giram em torno de R$ 10 bilhões ao ano.

Diante do exposto, conclamo aos Nobres Pares que apoiem este Projeto de Lei, visando à sua integral aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de julho de 2019.

Deputado MARCELO CALERO

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 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)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.456, DE 2019

(Da Sra. Dra. Soraya Manato)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a obrigatoriedade de destinação de recursos para programas de educação no trânsito voltados para adolescentes e jovens.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10141/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 1º-A ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido com o seguinte § 1º-A:

> "Art. 320 .....
>
> .....
>
> § 1º-A Valor correspondente a um quarto do percentual determinado no § 1º deverá ser destinado a programas de educação no trânsito voltados para adolescentes e jovens.
>
> ....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é estabelecido que 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. Ainda no mesmo artigo, é determinado que 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.

Assim, vemos que o legislador já determinou quais recursos devem ser destinados a programas de educação no trânsito. Apesar de já existir essa previsão, deve-se reconhecer que não há qualquer tipo de destinação estabelecida para programas voltados para adolescentes e jovens. Pretende-se, assim, incluir essa obrigatoriedade, como forma de reforçar a educação dessa parcela da população tão significativa dentre os usuários de nosso sistema de trânsito.

Mesmo com a existência de programas de educação no trânsito, cada vez mais presentes em todos os meios de divulgação, é impressionante como grande parte dos jovens e adolescentes ainda não se conscientizou da importância da atenção que deve ser dispensada no trânsito cotidiano. Sabemos que é na juventude, principalmente por ser a fase em que muitos começam a dirigir, que se deve ter uma maior preocupação quanto à formação e à conscientização.

Esta proposição possui, dessa maneira, o nobre objetivo de tentar garantir uma maior conscientização para que menos problemas e acidentes ocorram no Brasil. Portanto, é preciso que seja alterado o art. 320 do CTB.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada para aprimorar o Código de Trânsito Brasileiro, lei que tem propiciado tantos êxitos às políticas voltadas para a segurança dos cidadãos.

Em vista do exposto, pedimos o apoio de nossos Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 14 de agosto de 2019.

Deputada Dra. SORAYA MANATO

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 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)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.879, DE 2019

(Do Sr. Coronel Tadeu)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e acrescenta dispositivo à Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que dispõe sobre serviços notariais e de registro, para estabelecer aos notários a obrigação de informar as transações de veículos automotores terrestres aos órgãos de trânsito responsáveis pelo registro e emissão de documentos

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-686/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece a obrigação aos notários de informar as transações de veículos automotores terrestres aos órgãos de trânsito responsáveis pelo registro e emissão de documentos.

Art. 2º A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com as seguintes alterações:

> *"Art. 134. No caso de transferência de propriedade, ficam os cartórios de registros de títulos e documentos obrigados a informar as operações de venda e compra ou qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos automotores terrestres, ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias." (NR)*

Art. 3º. A Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, passa a vigorar acrescida do art. 7°-A:

> "*Art. 7º-A. Ficam os notários obrigados a informar ao órgão executivo de trânsito, dentro de um prazo de 30 dias, as operações de venda e compra ou qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos automotores terrestres.*
>
> *§ 1º Equiparam-se aos notários, para os fins deste artigo, os registradores que exerçam atribuições notariais de reconhecimento de firma.*
>
> *§ 2º O envio das informações a que se refere o* caput *será efetuado via digital, observados os mecanismos de segurança que assegurem o seu efetivo recebimento, sendo emitidos também recibos digitais das operações efetuadas.*
>
> *§ 3º Os cartórios de registros de títulos e documentos disponibilizarão,sem ônus, para as partes o recibo digital da operação a que se refere o parágrafo anterior.*

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

Justificação:

Busca a presente proposição alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e acrescentar dispositivo à Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta sobre serviços notariais e de registro, para estabelecer aos notários a obrigação de informar as transações de veículos automotores terrestres aos órgãos de trânsito responsáveis pelo registro e emissão de documentos.

A medida é de extrema importância, em prol do avanço, aperfeiçoamento e desburocratização, visando facilitar a vida do cidadão nas operações de compra, venda ou qualquer outra forma de transferência de propriedade de veículos automotores terrestres.

A Lei nº 9.503/1997 institui que, ao vender um automóvel, o proprietário é obrigado a fazer o comunicado de venda ao Departamento de Trânsito do Estado (Detran), no prazo de 30 dias após a venda. Neste sentido, a redação atual do art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

O comunicado de venda de veículo não é algo que se pode fazer apenas em cartório. É uma comunicação oficial que o vendedor do veículo deve fazer ao DETRAN para informar que a partir daquela data o veículo foi vendido e não será mais o responsável por qualquer fato que venha ocorrer com o veículo.

Conforme esclarece o Código de Trânsito Brasileiro, se o antigo proprietário do veículo deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado, no prazo legal, a cópia autenticada do comprovante de transferência, correrá o risco de ser responsável solidário pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação da transferência.

Como forma, então, de dar um passo adiante no sentido de facilitar a vida do cidadão, a presente proposição busca tornar mais simples a chamada “comunicação da venda” de veículos automotores. Após o reconhecimento por autenticidade da firma do vendedor no Certificado de Registro do Veículo (CRV), o cartório enviará ao órgão executivo de trânsito do Estado, por meio eletrônico, as informações relativas à venda do veículo, bem como a cópia digitalizada, frente e verso, do CRV devidamente preenchido e assinado, conforme determina a legislação de trânsito.

Busca-se também aperfeiçoar a Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, para que Tabeliães de Notas e Registradores que exercem atribuições notariais de reconhecimento de firma, forneçam informações a respeito das transações que envolvam a transferência de propriedade de veículos ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias.

O reconhecimento de firma do *Certificado de Registro de Veículo,* CRV, poderá ser feito em qualquer cartório de registro civil ou tabelião de notas, que enviará a imagem da cópia autenticada do CRV ao órgão responsável, via sistema. Sendo assim, o cidadão não terá a necessidade de ir até uma unidade de atendimento do Detran.

Todo esse novo aparato, trata-se de uma maravilhosa notícia para os proprietários de veículos automotores, haja vista que a comunicação de venda será feita diretamente pelo Tabelião, dirimindo assim que o antigo proprietário seja responsabilizado por infrações cometidas após a transação. A medida garante mais segurança a compradores e a vendedores.

Por sua vez, desde 23 de julho 2014, foi imposta a obrigação aos Tabeliães de Notas, e aos Registradores que exercem atribuições notariais de reconhecimento de firma, do Estado de São Paulo, a obrigação de fornecer, gratuitamente, à Secretaria da Fazenda ("Sefaz/SP") os dados das transferências de veículos automotores registradas em seus livros, efetuando assim a chamada "comunicação de venda".

Ressalta-se, que na verdade, apresenta-se como uma tendência que já vem sendo seguida por outros Estados da Federação, como por exemplo, a Lei Estadual nº 5136 de 27/12/2017 promulgada pela Assembleia Legislativa do Mato Grosso do Sul.

Conclui-se que os usuários do serviço serão beneficiados por mais essa atuação dos

Tabeliães de Notas e dos Registradores que exercem atribuições notariais de reconhecimento de firma. Tais profissionais têm agora mais uma maneira, aliada às inúmeras que já desempenham, de contribuir com o pacífico convívio social.

Por tais motivos é que apresentamos o presente projeto de lei, o qual traz importante inovação em nosso ordenamento jurídico, motivo pelo qual contamos com o apoio de nossos ilustres Pares no Congresso Nacional para a sua aprovação.

Sala das Comissões, 04 de setembro de 2019

Coronel Tadeu
Deputado Federal/ PSL-SP

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

.....

LEI Nº 8.935, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1994

Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS SERVIÇOS NOTARIAIS E DE REGISTROS

.....

CAPÍTULO II
DOS NOTÁRIOS E REGISTRADORES

.....

Seção II
Das Atribuições e Competências dos Notários

Art. 6º Aos notários compete:

I - formalizar juridicamente a vontade das partes;

II - intervir nos atos e negócios jurídicos a que as partes devam ou queiram dar forma legal ou autenticidade, autorizando a redação ou redigindo os instrumentos adequados, conservando os originais e expedindo cópias fidedignas de seu conteúdo;

III - autenticar fatos.

Art. 7º Aos tabeliães de notas compete com exclusividade:

I - lavrar escrituras e procurações, públicas;

II - lavrar testamentos públicos e aprovar os cerrados;

III - lavrar atas notariais;

IV - reconhecer firmas;

V - autenticar cópias.

Parágrafo único. É facultado aos tabeliães de notas realizar todas as gestões e diligências necessárias ou convenientes ao preparo dos atos notariais, requerendo o que couber, sem ônus maiores que os emolumentos devidos pelo ato.

Art. 8º. É livre a escolha do tabelião de notas, qualquer que seja o domicílio das partes ou o lugar de situação dos bens objeto do ato ou negócio.

.....

.....

LEI Nº 5.136, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2017.

Dispõe sobre a comunicação eletrônica, pelos notários, das transações realizadas com veículos automotores terrestres, no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL.

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os notários do Estado de Mato Grosso do Sul, logo após a efetivação do ato de reconhecimento das assinaturas dos interessados nos documentos de transferência de veículos automotores terrestres, ficam autorizados a comunicar, por meio eletrônico, a transferência da propriedade veicular à Secretaria de Estado de Fazenda (SEFAZ-MS) e ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-MS), na data em que esta efetivamente se realizar, para que estes promovam o cadastro, em classificadores e em arquivos próprios, do nome do novo proprietário do veículo transferido.

§ 1º Para o cumprimento do disposto no caput deste artigo, os notários realizarão o(s) reconhecimento(s) de firma(s) e fornecerão uma certidão a ser entregue às partes com o teor do ato comunicado, observado o disposto na Lei nº 3.003, de 7 de junho de 2005.

§ 2º A comunicação somente poderá ser realizada em relação às transferências de veículos registrados no Estado de Mato Grosso do Sul.

§ 3º A criação, a gestão e o custeio dos sistemas de comunicação de vendas ficarão a cargo dos tabelionatos de notas do Estado, por intermédio de Associação dos Notários e Registradores de Mato Grosso do Sul (Anoreg/MS).

Art. 2º Somente após a efetivação do ato de reconhecimento de firmas por

autenticidade das assinaturas do comprador e do transmitente/vendedor, no documento de transferência de propriedade do veículo, o notário poderá realizar a comunicação ao DETRAN-MS e à SEFAZ-MS, por meio eletrônico, sendo vedado realizar o ato quando apenas uma das assinaturas tiver sido reconhecida.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.482, DE 2019

(Do Sr. Bacelar)

Altera o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro para garantir percentual mínimo de aplicação de recursos arrecadados com a cobrança de multas em educação para o trânsito

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-744/2003.

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 garantir percentual mínimo de aplicação de recursos arrecadados com a cobrança de multas em educação para o trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

> "Art. 230 .....
>
> .....
>
> § 3º A aplicação em educação de trânsito de que trata o *caput* deverá ser de, no mínimo, vinte e cinco por cento da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O trânsito em todo mundo é uma das principais causas de morte e invalidez por acidente. No Brasil, em 2016, 37.345 pessoas perderam a vida no trânsito. Grande parte dessas ocorrências poderia ser evitada por meio da adoção de comportamento adequado, direção defensiva e respeito às normas de trânsito. Essa mudança de conduta dos participantes do trânsito somente poderá ser alcançada por meio da educação para o trânsito.

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever

prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito — SNT, conforme estabelece o art. 74 do Código de Trânsito Brasileiro. Nesse sentido, é fundamental que os órgãos componentes do SNT a promovam de forma ampla. Para tanto, é necessário robusto investimento capaz de fazer com que o maior número de pessoas possível tenha acesso à educação para o trânsito, e por isso o Código define que parte da receita arrecadada com a cobrança de multas seja aplicada nessa atividade.

Contudo, a determinação contida no art. 320 estabelece que esses recursos sejam aplicados não somente em educação para o trânsito, mas também em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento e fiscalização. Como consequência, a educação para o trânsito nem sempre recebe recursos suficientes para que seja desenvolvido o trabalho de educação com a abrangência que o trânsito demanda.

Por isso, o presente Projeto de Lei propõe que se estabeleça o mínimo de 25% a ser destinado à educação para o trânsito. Essa medida revestirá o tema da importância e atenção necessária para que seja desenvolvido o trabalho adequado e que possamos, em um futuro próximo, ver a segurança no trânsito aumentar e o comportamento de condutores e pedestres cada vez mais prudente.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2019.

Deputado BACELAR

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 VI
DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades

do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

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 DOCUMENT