



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.463-B, DE 2016 **(Do Sr. Adail Carneiro)**

Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas vias públicas de tráfego de veículos que menciona; tendo parecer da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, pela aprovação (relator: DEP. DELEGADO WALDIR); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas praças de pedágios e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade em todo o território nacional.

Art. 2º A Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, fica acrescida dos arts. 95-A e 320-B, com a seguinte redação:

“Art. 95-A. É obrigatória a instalação de sistemas de câmeras de videovigilância em cada faixa de circulação das praças de pedágio e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e ‘pardais’.

§ 1º As câmeras de videovigilância devem possuir dispositivo de reconhecimento das placas dos veículos, de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas, para fins de armazenamento e transmissão da informação.

§ 2º O sistema deve possibilitar, concomitantemente, a gravação e a emissão da informação, de forma automática e em tempo real, a órgãos ou entidades executivos de trânsito e órgãos policiais previamente cadastrados no sistema, nos casos de:

I – divergência entre as leituras das placas pelas tecnologias diversas utilizadas;

II – identificação de veículo extraviado, furtado, roubado ou que apresente informação incompatível com a constante dos registros oficiais; ou

III – identificação de veículo tido como suspeito de estar sendo utilizado para o cometimento de infração penal ou ato infracional análogo.

§ 3º Os órgãos cadastrados terão acesso irrestrito aos dados gravados, imediato em caso de flagrante delito ou mediante solicitação formal nos demais casos, para utilização exclusiva no exercício de suas respectivas competências.”

“Art. 320-B. Os sistemas a que se refere o art. 95-A devem estar interligados entre si e à Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização – Rede Infoseg, instituída pelo Decreto n. 6.138, de 28 de junho de 2007, no prazo de dois anos depois da inclusão deste artigo.

Parágrafo único. A adaptação ao disposto no art. 95-A, dos sistemas já instalados ou em processo de instalação deve ocorrer no prazo a ser definido pelo CONTRAN.”

Art. 3º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos executivos de trânsito e pelo compartilhamento da receita arrecadada nos termos do art. 320-A da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Esta lei entra em vigor um ano depois de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo disciplinar a utilização de uma ferramenta já disponível, para um mais efetivo controle dos infratores contumazes do trânsito.

Várias praças de pedágio já dispõem de sistema de câmeras de videovigilância, normalmente utilizadas para identificar os condutores que burlem a tarifação. Essas mesmas câmeras podem ser utilizadas para vigilância dos infratores diversos, não só da legislação de trânsito, mas da legislação em geral, especialmente a de natureza criminal.

Da mesma forma há, no país, milhares de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e ‘pardais’, tanto nas rodovias quanto nas vias urbanas. São dotados de sensores que flagram o momento da passagem de veículos em velocidade superior à permitida para o trecho. São dotados, também, de câmeras fotográficas que captam a imagem da placa dos veículos dos infratores.

Está-se a um passo, portanto, da utilização de toda essa tecnologia já existente para coibir infrações outras, inclusive as penais, mediante o simples acréscimo de novas tecnologias. Essas podem ser de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas. Há como armazenar tais informações por período razoável, assim como associar a captação da informação inconsistente ou suspeita com sua transmissão automática e em tempo real a órgãos ou entidades executivos de trânsito e órgãos policiais previamente cadastrados no sistema.

Essas informações podem auxiliar na identificação de várias situações que atualmente se tornam desconhecidas pela simples falta de um sistema de tal natureza. Assim elas podem se aplicar às seguintes situações: I – divergência

entre as leituras das placas pelas tecnologias diversas utilizadas; II – identificação de veículo extraviado, furtado, roubado ou que apresente informação incompatível com a constante dos registros oficiais; ou III – identificação de veículo tido como suspeito de estar sendo utilizado para o cometimento de infração penal ou ato infracional análogo. A informação incompatível pode ser, por exemplo, a identificação de um mesmo veículo em locais situados a grande distância um do outro, em curto período de tempo, não sendo faticamente possível tal deslocamento.

A primeira hipótese é comum no caso de adulteração de placas para efeito de se furtar à fiscalização e evitar a aplicação de multas ou a regularização do veículo. A segunda situação coibiria o tráfego de veículos produtos de subtração pelas inúmeras vias controladas do país, prevenindo a retirada do veículo do local do crime, por exemplo, para ser comercializado fraudulentamente noutra parte distante do país e mesmo do exterior. Inibe, também, a utilização de veículos ‘baixados’, popularmente conhecidos como ‘cabritos’, os quais utilizam partes de veículos diversos, muitos deles produtos de roubo ou furto. A terceira hipótese contempla todos os casos de suspeita de cometimento de crimes, como sequestros, extorsões mediante sequestro, subtração de menores, tráfico de drogas, de armas, de pessoas, contrabando, descaminho, além de casos de desaparecimento de pessoas.

Para tanto resolvemos alterar a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo um art. 95-A no âmbito do Capítulo VIII, que trata “da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito”. Ao final incluímos um art. 320-B com um respectivo parágrafo único, no Capítulo XX, que trata das ‘Disposições finais e transitórias’.

Após a implantação do sistema, especialmente depois de sua interligação com a Rede Infoseg, nos termos do incluído art. 320-B ao CTB, haveria a facilidade de instalação, nos lacres de segurança das placas dos veículos, de sistemas de identificação por radiofrequência (RFID, acrônimo da expressão em inglês *radio-frequency identification*), por exemplo, os quais são mais confiáveis e de difícil burla. Outra possibilidade é a tecnologia de reconhecimento ótico de caracteres (OCR, acrônimo da expressão em inglês *optical character recognition*), que permitem identificar e registrar a passagem de veículos em determinados pontos de estradas e será de grande serventia no monitoramento dos locais mencionados, pois permitirá a coleta de informações importantes para a atividade desempenhada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e pelos órgãos de segurança pública.

Previmos a utilização, das informações gravadas, pelos órgãos cadastrados, mediante acesso irrestrito imediato em caso de flagrante delito ou mediante solicitação formal nos demais casos, para utilização exclusiva no exercício de suas respectivas competências. Essa previsão facilita a investigação de vários casos, permite a interceptação de veículos irregulares e a autuação em flagrante de criminosos. Mas, também evita a utilização indevida dos dados.

As informações a respeito do trânsito de veículos nas nossas estradas são ferramentas fundamentais na prevenção e repressão de inúmeras modalidades de crimes. Nesse sentido, as informações ali disponibilizadas gerarão benefícios diretos à sociedade, gerando dados de inteligência, auxiliando a atividade de segurança, bem como ações policiais preventivas e investigativas, já que o cruzamento de informações é fator fundamental no planejamento e execução de operações.

Desta forma, com o fim de disciplinar a utilização dessa importante e esquecida ferramenta, para segurança de todos os cidadãos, visando a aumentar o nível de segurança da sociedade, é que contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 9 de novembro de 2016.

Deputado Adail Carneiro

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 VIII **DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO** **POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO**

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;

- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;
- c) misto:
 - 1 - camioneta;
 - 2 - utilitário;
 - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
 - 1 - caminhão-trator;
 - 2 - trator de rodas;
 - 3 - trator de esteiras;
 - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
 - a) oficial;
 - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel;
 - e) de aprendizagem.

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.

Art. 314. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam a diminuir o número de acidentes e a assegurar a proteção de pedestres.

Parágrafo único. As resoluções do CONTRAN, existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com ele.

Art. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

Art. 316. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 281 só entrará em vigor após duzentos e quarenta dias contados da publicação desta Lei.

Art. 317. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução de escolares e de aprendizagem às normas do inciso III do art. 136 e art. 154, respectivamente.

Art. 318. (VETADO)

Art. 319. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN, continua em vigor o disposto no art. 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito - Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968.

Art. 319-A. Os valores de multas constantes deste Código poderão ser corrigidos monetariamente pelo Contran, respeitado o limite da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no exercício anterior.

Parágrafo único. Os novos valores decorrentes do disposto no *caput* serão divulgados pelo Contran com, no mínimo, 90 (noventa) dias de antecedência de sua aplicação. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 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.

Art. 324. (VETADO)

Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por, no mínimo, 5 (cinco) anos os documentos relativos à habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração 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 Os documentos previstos no *caput* poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados em meio digital, desde que assegurada a autenticidade, a fidedignidade, a confiabilidade e a segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, nesse caso, a sua guarda física. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º O Contran regulamentará a geração, a tramitação, o arquivamento, o armazenamento e a eliminação de documentos eletrônicos e físicos gerados em decorrência da aplicação das disposições deste Código. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 3º Na hipótese prevista nos §§ 1º e 2º, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil). [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 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.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 1º Publicado o edital do leilão, a preparação poderá ser iniciada após trinta dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

I - conservado, quando apresenta condições de segurança para trafegar; e

II - sucata, quando não está apto a trafegar. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 2º Se não houver oferta igual ou superior ao valor da avaliação, o lote será incluído no leilão seguinte, quando será arrematado pelo maior lance, desde que por valor não inferior a cinquenta por cento do avaliado. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 3º Mesmo classificado como conservado, o veículo que for levado a leilão por duas vezes e não for arrematado será leiloado como sucata. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 4º É vedado o retorno do veículo leiloado como sucata à circulação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 5º A cobrança das despesas com estada no depósito será limitada ao prazo de seis meses. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 6º Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para custeio da realização do leilão, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes, na seguinte ordem, para:

- I - as despesas com remoção e estada;
- II - os tributos vinculados ao veículo, na forma do § 10;
- III - os credores trabalhistas, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência estabelecida no art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional);
- IV - as multas devidas ao órgão ou à entidade responsável pelo leilão;
- V - as demais multas devidas aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo a ordem cronológica; e

VI - os demais créditos, segundo a ordem de preferência legal. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 7º Sendo insuficiente o valor arrecadado para quitar os débitos incidentes sobre o veículo, a situação será comunicada aos credores. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 8º Os órgãos públicos responsáveis serão comunicados do leilão previamente para que formalizem a desvinculação dos ônus incidentes sobre o veículo no prazo máximo de dez dias. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 9º Os débitos incidentes sobre o veículo antes da alienação administrativa ficam dele automaticamente desvinculados, sem prejuízo da cobrança contra o proprietário anterior. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 10. Aplica-se o disposto no § 9º inclusive ao débito relativo a tributo cujo fato gerador seja a propriedade, o domínio útil, a posse, a circulação ou o licenciamento de veículo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 11. Na hipótese de o antigo proprietário reaver o veículo, por qualquer meio, os débitos serão novamente vinculados ao bem, aplicando-se, nesse caso, o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 271. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 12. Quitados os débitos, o saldo remanescente será depositado em conta específica do órgão responsável pela realização do leilão e ficará à disposição do antigo proprietário, devendo ser expedida notificação a ele, no máximo em trinta dias após a realização do leilão, para o levantamento do valor no prazo de cinco anos, após os quais o valor será transferido, definitivamente, para o fundo a que se refere o parágrafo único do art. 320. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 13. Aplica-se o disposto neste artigo, no que couber, ao animal recolhido, a qualquer título, e não reclamado por seu proprietário no prazo de sessenta dias, a contar da data de recolhimento, conforme regulamentação do CONTRAN. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 14. Se identificada a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do leilão nos termos deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 15. Se no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação de que trata o § 14, não houver manifestação da autoridade responsável pela restrição judicial ou policial, estará o órgão de trânsito autorizado a promover o leilão do veículo nos termos deste artigo. [\(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)

§ 16. Os veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos há mais de 1 (um) ano poderão ser destinados à reciclagem, independentemente da existência de restrições sobre o veículo. (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)

§ 17. O procedimento de hasta pública na hipótese do § 16 será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, observando-se, no que couber, o disposto neste artigo, condicionando-se a entrega do material arrematado aos procedimentos necessários à descaracterização total do bem e à destinação exclusiva, ambientalmente adequada, à reciclagem siderúrgica, vedado qualquer aproveitamento de peças e partes. (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)

§ 18. Os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados à reciclagem, independentemente do período em que estejam em depósito, respeitado o prazo previsto no *caput* deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo leilão julgar ser essa a medida apropriada. (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. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.

Art. 330. Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados, ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

§ 1º Os livros indicarão:

- I - data de entrada do veículo no estabelecimento;
- II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
- III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;
- IV - nome, endereço e identidade do comprador;
- V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;
- VI - número da placa de experiência.

§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.

§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas ser apreendidos ou retidos para sua completa regularização.

§ 4º As autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.

§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.

§ 6º Os livros previstos neste artigo poderão ser substituídos por sistema eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

Art. 331. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.

Art. 332. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.

Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 334. As ondulações transversais existentes deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação deste Código, devendo ser retiradas em caso contrário.

Art. 335. (VETADO)

Art. 336. Aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais.

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, encarregadoras, os importadores e fabricantes, ao comercializarem 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.

Art. 339. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R\$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), em favor do ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender as despesas decorrentes da implantação deste Código.

Art. 340. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

Art. 341. Ficam revogadas as Leis nºs 5.108, de 21 de setembro de 1966, 5.693, de 16 de agosto de 1971, 5.820, de 10 de novembro de 1972, 6.124, de 25 de outubro de 1974, 6.308, de 15 de dezembro de 1975, 6.369, de 27 de outubro de 1976, 6.731, de 4 de dezembro de 1979, 7.031, de 20 de setembro de 1982, 7.052, de 02 de dezembro de 1982, 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e os Decretos-lei nºs 584, de 16 de maio de 1969, 912, de 2 de outubro de 1969, e 2.448, de 21 de julho de 1988.

Brasília, 23 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Iris Rezende

Eliseu Padilha

DECRETO Nº 6.138, DE 28 DE JUNHO DE 2007

Institui, no âmbito do Ministério da Justiça, a Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização - Rede Infoseg, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 25, inciso XIV, 27, inciso XIV, alínea "d", e 47 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica instituída, no âmbito do Ministério da Justiça, a Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização - Rede Infoseg, com a finalidade de integrar, nacionalmente, as informações que se relacionam com segurança pública, identificação civil e criminal, controle e fiscalização, inteligência, justiça e defesa civil, a fim de disponibilizar suas informações para a formulação e execução de ações governamentais e de políticas públicas federal, estaduais, distrital e municipais.

Art. 2º Poderão participar da Rede Infoseg os órgãos federais da área de segurança pública, controle e fiscalização, as Forças Armadas e os órgãos do Poder Judiciário e do Ministério Público, e, mediante convênio, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

§ 1º O Ministério da Justiça fica autorizado a celebrar convênio com empresas públicas que têm por finalidade a prestação de serviço de processamento de dados aos órgãos e entes de que trata o caput, vedada a utilização por essas empresas dos dados e informações da Rede Infoseg para finalidades próprias ou diversas daquelas relacionadas ao serviço de processamento de dados prestados aos referidos órgãos e entes.

§ 2º O convênio de que trata este artigo atribuirá aos convenientes a obrigação para que, dentro de suas respectivas competências, gerenciem e atualizem on line seus respectivos dados, disponíveis para consulta via Rede Infoseg.

Art. 3º A Rede Infoseg poderá disponibilizar informações nacionais de estatística de segurança pública e de justiça criminal, dos cadastros nacional e estaduais de informações criminais e de identidade civil e criminal, de inquéritos, de mandados de prisão, de armas de fogo, de veículos automotores, de processos judiciais, de população carcerária, de Carteiras Nacionais de Habilitação, de passaportes de nacionais e de estrangeiros, de Cadastros de Pessoas Físicas e Jurídicas e outras correlatas.

Parágrafo único. A Rede Infoseg poderá agregar e disponibilizar dados de outras fontes, desde que relacionadas com segurança pública, controle e fiscalização, inteligência, justiça, identificação civil e criminal e defesa civil.

Art. 4º A Rede Infoseg contará com recursos da União e apoio técnico dos órgãos públicos responsáveis pelos cadastros especificados no art. 3º.

Art. 5º Os dados disponíveis em índice nacional da Rede Infoseg são de acesso restrito dos usuários credenciados.

Art. 6º O fornecimento de informações de monitoramento e controle da Rede Infoseg e de seus usuários é condicionado à instauração e à instrução de processos administrativos ou judiciais, sendo o atendimento da solicitação de responsabilidade exclusiva do chefe do setor de inteligência dos órgãos integrantes da rede, observados, nos casos concretos, os procedimentos de segurança da informação e de seus usuários.

Art. 7º O usuário que se valer indevidamente das informações obtidas por meio da Rede Infoseg está sujeito à responsabilidade administrativa, civil e criminal.

Art. 8º A Rede Infoseg sucederá o Programa de Integração das Informações Criminais.

Art. 9º O inciso X do art. 12 do Anexo I do Decreto nº 6.061, de 15 de março de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"X - implementar, manter, modernizar e dirigir a Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização - Rede Infoseg;"
(NR)

Art. 10. O Ministro de Estado da Justiça expedirá normas complementares para cumprimento do disposto neste Decreto.

Art. 11. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Revoga-se o Decreto de 26 de setembro de 1995, que cria o Programa de Integração das Informações Criminais.

Brasília, 28 de junho de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Tarso Genro

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

I – RELATÓRIO

A presente proposição altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas praças de pedágios e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade em todo o território nacional.

Consiste a proposição no acréscimo dos arts. 95-A e 320-B ao Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatória a instalação de sistemas de câmeras de videovigilância em cada faixa de circulação das praças de pedágio e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e ‘pardais.

Propõe ainda que os sistemas deverão estar interligados entre si e à Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização – Rede Infoseg, instituída pelo Decreto n. 6.138, de 28 de junho de 2007, no prazo de dois anos.

Dispõe, por fim, que as despesas decorrentes da aplicação do sistema correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos executivos de trânsito e pelo compartilhamento da receita arrecadada nos termos do art. 320-A da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Na justificação, o autor argumenta que várias praças de pedágio já dispõem de sistema de câmeras de videovigilância, normalmente utilizadas para identificar os condutores que burlam a tarifação. Essas mesmas câmeras podem ser utilizadas para vigilância dos infratores diversos, não só da legislação de trânsito, mas da legislação em geral, especialmente a de natureza criminal.

Prossegue o autor: “As informações a respeito do trânsito de veículos nas nossas estradas são ferramentas fundamentais na prevenção e repressão de inúmeras modalidades de crimes. Nesse sentido, as informações ali disponibilizadas gerarão benefícios diretos à sociedade, gerando dados de inteligência, auxiliando a atividade de segurança, bem como ações policiais preventivas e investigativas, já que o cruzamento de informações é fator fundamental no planejamento e execução de operações.”

Estabelecido o prazo para emendas ao Projeto, 5 sessões a partir de 24/11/2016, encerrou-se o prazo sem a apresentação de emendas.

Cabe a esta CSPCCO o exame do mérito, nos termos regimentais.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O videomonitoramento das vias terrestres é um instrumento de reforço à prevenção e combate ao crime cada vez mais difundido em todo o país. É certo que a iniciativa ainda sofre os efeitos do mau planejamento, principalmente quanto à manutenção dos equipamentos, já que é necessária a previsão de repasses para a manutenção e custeio, sob pena de se dispender altos valores de dinheiro público para montar-se uma estrutura condenada a ineficiência ao longo dos primeiros meses.

Ainda assim, precisamos investir nesta modalidade de prevenção ao crime, por sua eficiência incontestável e capacidade de formar convicção no julgamento de um eventual processo penal.

A proposição prevê a instalação de câmeras de vigilância em cada faixa de circulação das praças de pedágio e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e 'pardais'.

Prevê ainda que as câmaras deverão possuir dispositivo de reconhecimento das placas dos veículos, de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas, para fins de armazenamento e transmissão da informação.

O sistema deverá ainda possibilitar, concomitantemente, a gravação e a emissão da informação, de forma automática e em tempo real, a órgãos ou entidades executivos de trânsito e órgãos policiais previamente cadastrados no sistema, para os casos de divergência de leitura, identificação de veículos roubados ou suspeitos e outros que especifica.

Os sistemas também deverão interligar entre si e à Rede de Integração Nacional de Informa-ções de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização – Rede Infoseg.

O projeto de lei em análise estabelece que as despesas com todo esse aparato correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos executivos de trânsito e pelo compartilhamento da receita arrecadada nos termos do art. 320-A da lei nº 9.503 de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Não cabendo a esta comissão avaliar a viabilidade técnica e financeira da proposição, nosso voto restringe-se ao seu mérito para a Segurança Pública e ao Combate ao Crime Organizado.

Assim, diante do exposto, voto pela aprovação do PL 6.463, de 2016.

Sala da Comissão, em 20 de dezembro de 2016.

Deputado DELEGADO WALDIR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 6.463/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Delegado Waldir.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Capitão Augusto - Presidente; Adérmis Marini, Alberto Fraga, Alexandre Leite, Aluisio Mendes, Arnaldo Faria de Sá, Delegado Éder Mauro, Delegado Edson Moreira, Eliziane Gama, Gilberto Nascimento, Givaldo Carimbão, Guilherme Mussi, Keiko Ota, Laerte Bessa, Laudivio Carvalho, Moses Rodrigues, Onyx Lorenzoni, Robinson Almeida, Rocha, Sabino Castelo Branco e Subtenente Gonzaga - Titulares; Delegado Waldir, João Rodrigues, Lincoln Portela, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Aguiar, Marcelo Matos, Pastor Eurico, Silas Freire, Vitor Valim e Wilson Filho - Suplentes.

Sala da Comissão, em 5 de abril de 2017.

Deputado CAPITÃO AUGUSTO
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

I – RELATÓRIO

Compete à Comissão de Viação e Transporte apreciar matéria referente aos assuntos atinentes à segurança, política, educação e legislação de trânsito e tráfego, conforme disposto no inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O Projeto de Lei nº 6.463, de 2016, de autoria do Deputado Adail Carneiro, “altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas vias públicas de tráfego de veículos que menciona”, cujo objetivo é fomentar o uso de mecanismos operacionais de segurança pública nas rodovias.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à **Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO)**, à

Comissão de Viação e Transporte (CVT) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 6.463, de 2016, proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões - art. 24, inciso II, do Regimento Interno.

Cumpre-me, por designação da Presidência da Comissão de Viação e Transporte, a elaboração de parecer sobre o mérito da proposta em exame.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 6.463, de 2016, de autoria do Deputado Adail Carneiro, “altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas vias públicas de tráfego de veículos que menciona”, sistema cujo objetivo é fomentar o uso de mecanismos operacionais de segurança pública nas rodovias.

A proposição prevê também que as câmeras de videovigilância devem possuir dispositivo de reconhecimento das placas dos veículos, de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas, para fins de armazenamento e transmissão da informação.

O que está sendo proposto é a utilização da infraestrutura já instalada, conforme o relator expressa em sua justificativa:

“Várias praças de pedágio já dispõem de sistema de câmeras de videovigilância, normalmente utilizadas para identificar os condutores que burlam a tarifação. Essas mesmas câmeras podem ser utilizadas para vigilância dos infratores diversos, não só da

legislação de trânsito, mas da legislação em geral, especialmente a de natureza criminal”.

O sistema proposto deve possibilitar, concomitantemente, a gravação e a emissão das informações, de forma automática e em tempo real, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e às forças policiais previamente cadastrados. Haverá a possibilidade de cruzamento de informações, de modo a identificar veículos objeto de roubo e furto ou envolvidos em outras atividades ilícitas.

Esse sistema deve também estar interligado ao sistema já existente - Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização – Rede Infoseg, instituída pelo Decreto n. 6.138, de 28 de junho de 2007.

Faz-se pertinente apresentar emenda no sentido de aperfeiçoar a discussão, incluindo dispositivo à Lei nº 10.233, de 2001, no sentido de fazer constar estudo de viabilidade técnica sobre a implantação de sistema de videovigilância nos editais de licitação das concessões públicas de rodovias.

Por fim, cabe salientar que as despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos executivos de trânsito e pelo compartilhamento da receita arrecadada nos termos do art. 320-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, haverá o compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Desse modo, considerando o aperfeiçoamento da legislação de trânsito, no sentido de proteger o bem comum por meio da fiscalização eletrônica nas rodovias do País, voto **PELA APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.463, de 2016, com a emenda ora apresentada.

Sala da Comissão, em 5de julho de 2017.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
Relator

EMENDA DE RELATOR

Acrescenta-se ao Projeto de Lei nº 6.463 de 2016, a seguinte redação:

“Art. 4º O art. 14 da Lei nº 10.233 de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

Art. 14

.....

§ 5º os editais de licitação de concessão de rodovia deverão apresentar projeto de viabilidade técnica sobre sistemas de câmeras de videovigilância, a serem implantados nas praças de pedágio. ”
(NR)

Sala da Comissão, em 5 de julho de 2017.

Deputado **DIEGO ANDRADE**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.463/2016, com emenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Afonso Hamm, Arolde de Oliveira, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jones Martins, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2017.

Deputado **ALTINEU CÔRTE**
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Acrescenta-se ao Projeto de Lei nº 6.463 de 2016, a seguinte redação:

“Art. 4º O art. 14 da Lei nº 10.233 de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

Art. 14

.....

§ 5º os editais de licitação de concessão de rodovia deverão apresentar projeto de viabilidade técnica sobre sistemas de câmeras de videovigilância, a serem implantados nas praças de pedágio.” (NR)

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
