



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 429-A, DE 2015 **(Da Sra. Alice Portugal)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do nº 2.177/15, apensado, com Substitutivo (relator: DEP. JOÃO RODRIGUES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES 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 - Projeto apensado: 2177/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos 1º e 2º.

"Art. 20 20

.....
 § 1º As competências relacionadas nos Incisos I, II e II têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas.

§ 2º No caso de rodovias estaduais, as competências relacionadas neste artigo serão exercidas pela respectiva polícia rodoviária estadual, respeitada a vedação imposta no § 1º."

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º.

"Art. 21 21

.....
 § 2º AS competências relacionadas nos Incisos I, III e IV têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas."

Art. 4º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 24.....

Parágrafo Único. As competências relacionadas nos Incisos I, III e IV têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas."

Art. 5º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 280

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser, necessariamente, servidor público civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência."

Art. 6º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem o propósito de estabelecer limites ao poder das autoridades de trânsito, determinando a obrigatoriedade dos serviços de fiscalização serem exercidos, necessariamente, por servidores públicos, civis ou militares, e vedando a terceirização de tais atividades.

Busca-se, desta forma, vedar a transferência dos serviços de fiscalização de trânsito para empresas privadas, mediante contratos de concessão ou parceria, seja no âmbito de cada município, seja nas rodovias estaduais e federais. Busca-se ainda resgatar o espírito educativo que norteou o legislador durante a elaboração do Código de Trânsito Brasileiro, vedando a transformação dos serviços de fiscalização de trânsito em uma indústria de multas, voltada muito mais para amealhar lucros para as empresas privadas que os exploram e para ampliar a arrecadação da Administração Pública.

É patente que o novo Código de Trânsito Brasileiro trouxe inestimáveis contribuições para a educar o cidadão sobre as leis de trânsito e para a redução do número de acidentes, salvando milhares de vidas.

É inegável também que determinadas brechas da Lei 9.503/1997 estão servindo para que, em muitas cidades e em diversas rodovias federais e estaduais, prospere uma verdadeira indústria de multas, cujo propósito é simplesmente obter lucros e não servir de instrumento educativo.

Empresas privadas foram contratadas para substituir o Estado em sua função fiscalizadora e passaram a ser remuneradas conforme a proporção de multas que aplicam ao motorista infrator.

Há estados onde a empresa que usufrui da concessão fica com quase a metade do valor da multa aplicada e, ao criar verdadeiras armadilhas para flagrar o motorista, transforma o serviço prestado em fonte de lucros inestimáveis.

Com o avanço da tecnologia, uma empresa privada que explora o serviço de fiscalização de trânsito tem condições de monitorar de longe seus radares fixos e seus equipamentos móveis de forma que, a um simples comando eletrônico, limites de tolerância das vias fiscalizadas podem ser alterados e milhares de motoristas multados indevidamente. E de uma empresa privada que explora determinado serviço para obter lucro não se pode presumir idoneidade.

Assim, o presente Projeto de Lei introduz modificações no Código de Trânsito Brasileiro não no sentido de abrandá-lo em relação aos

infratores de trânsito, mas no sentido de impedir que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Torna exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito e determina que as infrações só poderão ser lavradas por funcionários públicos, civis ou militares.

Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2015.

Deputada **ALICE PORTUGAL**

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

.....

**Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito**

.....

Art. 20. Compete à Polícia Rodovia 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 imposta 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 acidente 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.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XII - 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;

XIII - 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 às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

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

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XIII - 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;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - 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 locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

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

XIII - 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 dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - 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 às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

PROJETO DE LEI N.º 2.177, DE 2015

(Do Sr. Adalberto Cavalcanti)

Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a competência para lavratura do auto de infração de trânsito.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-429/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera dispositivos da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para disciplinar a competência para lavratura do auto de infração de trânsito, nos termos da Emenda Constitucional n. 82, de 2014.

Art. 2º O § 4º do art. 280 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280.

.....

§ 4º São agentes da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração:

I – policiais rodoviários federais nas rodovias federais;

II – agentes de trânsito dos órgãos ou entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários no âmbito dos Estados, Distrito Federal e Municípios; e

III – policiais militares designados pela autoridade competente na circunscrição, onde não houver contingente suficiente dos quadros próprios dos órgãos ou entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários estaduais.

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

JUSTIFICAÇÃO

O advento da Emenda Constitucional n. 82, de 2014 traz a necessidade de adequações na Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Tais adequações são precisamente sobre quais os agentes das autoridades de trânsito passam a ser competentes para efetuar a fiscalização e lavrar o auto de infração de trânsito que resultará em sanções administrativas.

O art. 280, em seu § 4º, define que o agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência. O fato é que gestores têm desviados servidores para a fiscalização sem uma preparação adequada em detrimento dos servidores submetidos ao concurso público para a

respectiva atividade de fiscalizar o trânsito. Esse desvio de função compromete o princípio da impessoalidade na fiscalização do trânsito pela livre nomeação de quem realizará tal função de autuar e aplicar as sanções administrativas.

A Emenda Constitucional n. 82, de 2014, originária da chamada PEC dos Agentes de Trânsito, estabelece que os órgãos responsáveis pela segurança viária, compreendida no tripé da educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, competem aos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em carreira, na forma da lei. Como a estruturação em carreira pressupõe o recrutamento por concurso público, a fiscalização do trânsito, obedecendo à atual regra constitucional, deve ser exercida por servidor civil concursado para ocupação do cargo de agente de trânsito de carreira instituída no próprio órgão ou entidade a que estiver vinculado, sendo vedado o desvio de servidores de outras áreas para tal finalidade.

O § 4º do art. 280 do CTB foi tacitamente derogado pela Lei Maior, de forma que é competente para lavrar o auto de infração o agente da autoridade de trânsito, o que essa proposição pretende adequar ao novo texto constitucional. Desta forma, não pode ser deferida a qualquer servidor civil referida competência, mas a agentes de trânsito, independentemente de serem estatutários ou celetistas.

Ressalva-se a situação do policial rodoviário federal, agente executivo de trânsito da União nas estradas federais, bem como os policiais militares, aos quais a lei de regência confere competência residual de fiscalização do trânsito.

Com relação à designação de policial militar como agente da autoridade de trânsito para lavrar o auto de infração de trânsito deve-se levar em conta sua atribuição constitucional de policiamento ostensivo. No entanto, sua atuação no âmbito administrativo carece de limitação, sendo, portanto, subsidiária. A polícia militar continua atuando no policiamento ostensivo de trânsito e na lavratura dos autos de infrações de trânsito quando não houver contingente suficiente dos quadros próprios dos órgãos de trânsito ou rodoviários estaduais. Com tal mudança os efetivos das polícias militares serão mais bem aproveitados na sua atividade-fim que é fazer à segurança pública focando o combate às infrações penais. Assim, deixa-se a fiscalização das infrações administrativas a cargo dos agentes de trânsito que exercem essa atividade-fim, na medida em que os entes federados vão constituindo seus órgãos ou entidades executivos responsáveis pela segurança viária.

Em razão do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto, em benefício da regularidade da fiscalização de trânsito e da segurança viária para todos os brasileiros.

Sala da Comissão, em 01 de julho de 2015.

Deputado Adalberto Cavalcanti

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

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 82, DE 2014

Inclui o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, para disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 144 da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:

"Art. 144.

.....
 § 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

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; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei." (NR)

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

Brasília, em 16 de julho de 2014

Mesa da Câmara dos Deputados

Mesa do Senado Federal

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 XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria da Deputada Alice Portugal, cujo objetivo é alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, nas partes que tratam acerca da competência para fiscalização de trânsito.

Ao presente projeto de lei foi apensado o Projeto de Lei nº 2.177, de 2015, de autoria do Deputado Adalberto Cavalcanti que também altera o Código de Trânsito, “disciplinando a competência para lavratura do auto de infração de trânsito”.

As proposições estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, em regime de tramitação ordinário, tendo sido despachada à Comissão de Viação e Transporte para apreciação quanto ao mérito da matéria, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para apreciação, quanto à constitucionalidade ou juridicidade. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório

II – VOTO DO RELATOR

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503/1997, estabelece, logo em seu artigo primeiro, aquela que seria a maior de suas diretrizes, qual seja, a de que o “trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”.

As atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, bem como as diretrizes para a engenharia de tráfego, normas de conduta e sua fiscalização são estabelecidas por esse Código de Trânsito.

No art. 20 da Lei nº 9.503/97, que define competências à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais, a parlamentar propõe a criação dos seguintes parágrafos 1º e 2º:

“Art. 20

§ 1º As competências relacionadas nos Incisos I, II e III têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas.

§ 2º No caso de rodovias estaduais, as competências relacionadas neste artigo serão exercidas pela respectiva polícia rodoviária estadual, respeitada a vedação imposta no § 1º.”

Em relação ao art. 21 da Lei nº 9.503/97, que define as competências aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; a autora propõe o acréscimo do seguinte § 2º:

“Art. 21

§ 2º As competências relacionadas nos Incisos I, III e IV têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas.”

No que respeita ao art. 24 da Lei nº 9.503/97 – que define competências aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios – a autora propõe o acréscimo do seguinte parágrafo único:

“Art. 24

Parágrafo Único. As competências relacionadas nos Incisos I, III e IV têm caráter de exclusividade, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a celebração de contratos de concessão que as transfiram para empresas privadas.”

Para o art. 280 da Lei nº 9.503/97 – que disciplina a autuação por infração de trânsito –, a proposta legislativa traz a seguinte redação ao § 4º:

“Art. 280

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser, necessariamente, servidor público civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.”

A autora, em sua justificação, pondera que a proposição tem por finalidade estabelecer limites ao poder das Autoridades de Trânsito, determinando a obrigatoriedade **de os serviços de fiscalização** serem exercidos, necessariamente, por servidores públicos, civis ou militares, e vedando a terceirização de tais atividades.

Na justificação da proposição, a autora aponta que a introdução das modificações no Código de Trânsito Brasileiro impede que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Quer que seja exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito, pontuando que os autos de infração de trânsito só poderão ser lavrados por servidores públicos, civis ou militares.

Cabe ressaltar que a autora objetiva tratar do tema “fiscalização”, porém, o conteúdo do projeto trata também de diversas outras atividades, a exemplo de sinalização viária e coleta de dados estatísticos. Não obstante a louvável iniciativa da autora do projeto, a proposição pode ser melhorada para que o objetivo seja alcançado, mantendo a ideia da Deputada, até porque temos o dever de apontar melhor estrutura e organização à proposta que analisamos.

O inciso I do § 1º que se insere no art. 20 não contempla, na sua especificidade, o que se objetiva, impondo-se, dessa sorte, a supressão deste e a manutenção do inciso II. Ainda nesse § 1º há repetição do inciso II, o que nos faz concluir, conforme inteligência da justificativa da autora, que se pretendia incluir o inciso III, tratando-se, pois, de simples erro material. Portanto, para atingir o desiderato da autora, é necessário trazer a correta redação e substituir a segunda vez que aparece “II” por “III”.

A proposta do § 2º do art. 20 não remete ao *caput* desse artigo, mas apresenta exceção de competência de órgão rodoviário estadual (artigo 21) e deve ser realocado para correta interpretação, pois se relaciona também com a aplicação

e arrecadação de multas de trânsito. Também houve redundância no § 2º quando se afirma a necessidade de respeitar o parágrafo anterior. Faz-se necessário evitar a redundância no texto da lei, devendo ser suprimida a parte repetida.

Ressoa desnecessária a manutenção da expressão “sobre qualquer hipótese”, porquanto a afirmação contida no parágrafo no sentido de que é vedada a celebração de contrato para concessão das atividades já conduz logicamente à sua proibição.

Para fazer justiça à proposição, é necessário incluir outros incisos do art. 20 que tratam da fiscalização ostensiva da Polícia Rodoviária Federal, sendo eles os incisos II, III, V e XI, a seguir relacionados: **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; **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; e **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.

Importante destacar que foi usado o termo “exclusividade” para expressar a necessidade de execução privativa de algumas competências. Insta esclarecer que os órgãos de trânsito integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT precisam delegar parcialmente, entre si e por meio de convênio, atribuições necessárias à melhor e correta aplicação das obrigações impostas pelo CTB. Ao definir exclusividade de competência, essas exclusivas não poderão ser delegadas. Portanto, é preciso haver ressalva para que essa exclusividade de competência possa permitir que outros órgãos componentes do SNT, todos órgãos e instituições públicas, listados no art. 7º do CTB, possam continuar a exercer as atividades conforme justificada necessidade de convênio, parceria ou qualquer termo semelhante.

A proponente acrescenta o mesmo conteúdo no art. 21 e no art. 24; porém, não obstante os incisos indicados dos referidos dispositivos ostentem redação similar, não tratam especificamente de fiscalização, senão vejamos. Nos artigos, os incisos I trazem “*cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito*”, nos incisos III “*implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário*”, e nos incisos IV temos “*coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas*”.

Observa-se que o inciso I trata de forma genérica o dever de os órgãos e entidades de trânsito mencionados no *caput* promoverem a observância à legislação e normas de trânsito, o que não se confunde com execução da fiscalização de trânsito, de sorte que limitar todas as atividades das instituições de forma exclusiva será engessar o Estado e a gestão do trânsito. De modo similar, os incisos III dos arts. 21 e 24 tratam da engenharia e vários equipamentos de controle viário, que não

são necessariamente de fiscalização, assim como o inciso IV trata exclusivamente de coleta e estudo de dados dos acidentes.

Assim, verificamos que os incisos citados não atingem o propósito de garantir que a fiscalização seja feita exclusivamente pelo Estado, tampouco traria limitação à “indústria da multa”. Para alcançar o que se destina na justificativa e na ementa, o projeto de lei precisa tratar como atividade exclusiva de Estado os incisos que tratam da atribuição de fiscalização como apontado anteriormente para o artigo 20.

Os incisos que tratam do poder de polícia da PRF, disposto no art. 20 são incisos II, III, V e XI, a seguir descritos: **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; **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; **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.

Então, temos para o art. 21 que as atividades de fiscalização são os incisos **VI** - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; **VII** - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; **VIII** - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar; **IX** - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas; **XIII** - 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 às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado; e **XIV** - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Apesar dos incisos serem idênticos ao artigo anterior, para o artigo 24 são os que tratam de fiscalização os incisos **VI** - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; **VII** - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; **VIII** - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar; **IX** - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas; **XI** - arrecadar

valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; **XVII** - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; **XX** - 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 às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado.

Observamos que todos esses incisos que citamos sobre fiscalização tratam especificamente da atuação e autuação do poder público e fiscalização de várias formas, pois são aquelas as atividades que exercem atribuições relacionadas à expressão do Poder Estatal, portanto já deveriam ser de competência exclusiva do Estado e este projeto objetiva explicitar legalmente essa situação, tendo em vista que muitos gestores passam, quando não deveriam, essas funções à iniciativa privada.

Como estamos tratando da indelegabilidade do poder fiscalizatório do Estado a empresas que objetivam lucro em sua atividade ou à empresas que formem capital ou patrimônio vindo do trabalho prestado, intervenho no sentido de incluir tal restrição também às empresas de economia mista, vez que estas se diferenciam das empresas privadas quando a primeira possui participação do poder público mas também particular, enquanto as empresas privadas possuem apenas capital particular.

Com esse mesmo intuito, de evitar que empresas privadas ou de economia mista lucrem com a “indústria da multa”, propositalmente foram incluídos os incisos referentes às atividades que resultam em arrecadação dos serviços de fiscalização de trânsito e suas consequentes penalidades.

A proposta de acrescentar parágrafo único ao art. 24 tem erro formal, pois tal artigo já possui dois parágrafos, então esse a ser acrescentado será o parágrafo terceiro.

Nota-se também que a autora não inseriu em sua proposta o art. 22, que trata competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Atentando que a proposta será de grande valor organizativo e estrutural aos órgãos de trânsito rodoviários, municipais e da PRF, também o deve ser para os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Por isto propomos a inclusão do art. 22 neste projeto.

Para a alteração do § 4º do artigo 280 observamos um equívoco comum, recorrente em todo o CTB, que é apresentar o termo jurisdição quando pretendia tratar de circunscrição. Isto porque jurisdição – ou “dizer o direito” – está relacionado com a faculdade ou poder legal de determinar/aplicar a justiça, que é concernente às atribuições exclusivas de magistrados, e não das autoridades de trânsito, tampouco de seus agentes.

Por fim, cumpre-nos o dever de apresentar outra necessidade de correção do CTB, pois editado em 1997, não sofreu automaticamente as alterações impostas pelas alterações da Constituição da República e tal situação se faz

oportuna para tanto. Em 1997 o legislador ordinário, ao estabelecer a norma do § 4º, do art. 280, do CTB, foi levado a inserir na referida norma o termo "celetista", contudo, atualmente, por força da Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, só poderá ser o servidor público titular de cargo efetivo (estatutário), vez que o servidor celetista não é titular de cargo público, mas, sim, de emprego, pelo que não pode, ainda que concursado, exercer a função de fiscalizador, que lavra o auto de infração, ou como colocado no texto, propriamente o agente da autoridade de trânsito.

Portanto, para ter efeito depois da EC 19/98, mesmo que equivocado, o termo "celetista" do § 4º do art. 280, deveria estar de forma que a contratação de empregado também fosse possível sem se confundir com o servidor público. Assim, se conclui de uma interpretação sistemática dos arts. 37, 39 e 40 da Constituição da República e posterior ratificação com a EC 19/98, que parte do § 4º do art. 280 está revogada pela impossibilidade de execução legal, cabendo a nós, nesta oportunidade, explicitar de forma a trazer o entendimento contemporâneo da Carta Política de 1988.

Passo a tratar do anexo à proposta inicial, o Projeto de Lei nº 2.177/2015 do nobre Deputado Adalberto Cavalcanti, que também sugere alteração do § 4º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

O PL 2.177/2015 descreve como competentes para lavrar o auto de infração, como agentes da autoridade de trânsito, os policiais rodoviários federais nas rodovias federais, os agentes de trânsito dos órgãos ou entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários no âmbito dos Estados, Distrito Federal e Municípios; e os policiais militares designados pela autoridade competente na circunscrição, onde não houver contingente suficiente dos quadros próprios dos órgãos ou entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários estaduais.

O projeto apensado tem o mesmo condão da primeira proposta, pois visa limitar quais servidores terão competência legal para comunicar oficialmente à autoridade de trânsito sobre uma infração de trânsito flagrante, também objeto do primeiro projeto. Nele, houve redundância ao afirmar que nas rodovias federais atuarão como fiscalizador os policiais rodoviários federais. Portanto, suprimimos esse inciso primeiro obedecendo a Lei Complementar 95/1998 que "dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona".

A proposta de Lei nº 2.177/2015 trouxe intenção de texto ao novo inciso segundo do § 4º do art. 280 em que todos os agentes de trânsito poderão lavrar auto de infração. O art. 144 da Constituição da República, em seu § 10, descreve que a segurança viária *compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei* e que estas atividades *competem aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito*. Portanto, está imposto pela Lei Maior que os agentes de trânsito são aqueles servidores públicos que possuem a competência legal de executar a educação, engenharia, e fiscalização de trânsito além de outras atividades previstas em lei.

Com essa imposição da CF/88 e como o objetivo do projeto é conjurar com a percepção de que há uma verdadeira indústria da multa, para alcançar isto precisamos limitar a competência de lavrar o auto de infração apenas aos agentes de fiscalização, e não distribuir à todos os agentes de trânsito descritos na CF/88 que executam educação, engenharia e outras atividades. Nesse mesmo sentido veio o inciso III para manter a designação de policiais militares na lavratura do auto de infração e indicar o profissional específico preferencial no exercício da atividade fiscalizatória, vale ressaltar: servidor titular de cargo público dos órgãos executivos de trânsito.

Cabe pontuar que restringir em lei a quantidade para designação do policial militar para lavrar auto de infração sem mensurar o que vem a ser “contingente suficiente”, será pôr limite de maneira até ineficaz, pois para o policial ser designado existe o instituto do convênio com a instituição (art. 23 do CTB) que poderá trazer moderação nesta designação quando for conveniente ao órgão executivo de trânsito. Ademais, somos obrigados a entender que, pela análise dos órgãos de trânsito, esse “contingente suficiente” nunca foi atingido, tendo em vista todos os Estados e Distrito Federal permitirem a atuação da polícia militar mediante convênio com a entidade de trânsito.

Desse modo, proponho um substitutivo global aos projetos de lei em análise, com o objetivo de adequar ao texto do CTB em vigor todas as alterações aqui elencadas.

Diante do exposto, concluo por absoluta pertinência e oportunidade e, por isso, **VOTO** pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nºs 429/2015 e 2.177/2015, **na forma do Substitutivo anexo**, que visa equacionar as duas propostas e escoimar os textos iniciais de eventuais impropriedades de técnica legislativa.

É o voto.

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2015

Deputado **JOÃO RODRIGUES**
PSD/SC
Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 429, DE 2015
(Apenso: Projeto de Lei nº 2.177, de 2015)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

“Art. 21

“§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 22

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 24

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XVII e XX têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a

celebração de convênio entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 6º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que trata da autuação, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo público específico ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência.”

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2015.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**
PSD/SC
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Esta Complementação de Voto tem o propósito de aglutinar ao substitutivo o contido no Voto em Separado do Deputado Hugo Leal, mantendo seu texto e coadunando com a proposta do projeto do Deputado Adalberto Cavalcanti, de maneira a aperfeiçoar o conteúdo.

A proposta do Deputado Hugo Leal foi positiva em sua totalidade, especialmente ao acrescentar que outros instrumentos, além do convênio, podem estabelecer cooperação entre os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT. Também veio somar o acréscimo da definição de patrulhamento e a inclusão do inciso III do artigo 20 para explicitar que a Polícia Rodoviária Federal – PRF executa a fiscalização e o patrulhamento nas rodovias federais.

Com mesmo viés venho acrescentar dois incisos à proposta de alteração do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB para explicitar que o credenciamento dos serviços de escolta, no âmbito municipal, e a autorização especial para transitar no município sejam realizados apenas por órgãos membros

do Sistema Nacional de Trânsito, mantendo assim, o objetivo da proposta da autora, Deputada Alice Portugal.

Na definição de competência para lavrar auto de infração de trânsito, acato o acréscimo do Dep. Hugo Leal, para ficar contundente que o policial rodoviário federal também tem essa competência como agente da autoridade de trânsito e sigo inserindo na proposta que esse cargo deve ser efetivo a fim de reafirmar a característica de atividade fiscalizatória ser unicamente estatal.

Sobre a questão de empregados de empresas lavrarem auto de infração de trânsito, é imperioso corrigir o prazo, pois a lei deve buscar correções em tempo exequível, de forma a não criar imbróglia jurídica e evitando também possível prejuízo aos atuais empregados. Também porque sabemos que em dezembro de 2015 essa proposta certamente ainda estará em tramitação.

Por isso foi necessário deslocar o conteúdo que seria parágrafo único do art. 280-A para um novo artigo nesta lei, de forma a não explicitar uma data fixa para seu cumprimento, mas prazo de 12 (doze) meses a partir da vigência desta Lei.

Já na definição de agente da autoridade de trânsito, o Deputado Hugo Leal fez valiosa contribuição explicitando as atribuições de fiscalização, patrulhamento e outros. Nesse diapasão, incluo que essas atribuições devem ser desempenhadas por servidores investidos em cargo público efetivo do órgão de trânsito ou rodoviário. Ao deixar claro que apenas ocupante de cargo efetivo terá competência de fiscalizar (lavar o auto de infração de trânsito) estamos analisando a temática dessa fiscalização sob a lente da Emenda Constitucional n. 82/2014, a qual trouxe a diferenciação de “agentes de trânsito” da definição já existente no CTB e que aqui estamos reformulando: “agente da autoridade de trânsito”.

Está evidente que o atual §10 do art. 144 da Constituição da República atribui aos “agentes de trânsito” competência para a educação, engenharia e fiscalização de trânsito (além de outras atividades), inserindo-os na estrutura da segurança pública. Na visão holística do constituinte, o termo “agentes de trânsito” (plural) se refere a todos os agentes públicos diretamente envolvidos na educação, engenharia, fiscalização e outras atividades de trânsito, passando a ser mais abrangente que o “agente da autoridade de trânsito” a que se refere o CTB, sendo

este segundo relacionado tão somente à atividade fiscalizatória que inclui a lavratura do auto de infração aqui discutida.

Ao reformar a definição de patrulhamento no Anexo I do CTB, houve aperfeiçoamento significativo de seu conteúdo. E da mesma forma que é justo incluir no inciso III do art. 20 as atribuições já praticadas pela PRF, também é justo evidenciar que os órgãos de trânsito realizam patrulhamento nas respectivas áreas de circunscrição.

Por isso, no correto entendimento de que a PRF realiza privativamente o patrulhamento nas rodovias federais, é preciso explicitar que os órgãos executivos de trânsito nos Estados e nos Municípios também buscam “garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito” conforme suas respectivas competências.

E, ao reforçar que a PRF é o órgão executivo de trânsito nas rodovias federais e por isso realiza o patrulhamento nessas vias, proponho o mesmo tratamento ao inserir os outros órgãos executivos de trânsito nessa definição.

Por fim, a atual proposta acata também a alteração de início de vigência para os 90 (noventa) dias proposto pelo Deputado.

Na certeza de que o conteúdo proposto pelo Deputado Hugo Leal no Voto em Separado está todo inserido nesta Complementação de Voto, considerando que as modificações trouxeram melhorias e aperfeiçoamento ao texto inicial e que o Projeto de Lei 2.177, de 2015, apensado a este, também está sendo atendido no seu objetivo, submeto à análise da Comissão a fim de que seja aprovado o presente voto com o texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 429, de 2015.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 2015.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**
PSD/SC
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 429, DE 2015
(Apenso: Projeto de Lei nº 2.177, de 2015)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20

.....

III - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência e de multa e as medidas administrativas cabíveis, notificar os proprietários ou infratores, arrecadar as multas que aplicar e os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e da escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

“Art. 21

.....

§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 22

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 24

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XVII, XX e XXI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (NR)

Art. 6º A Seção I do Capítulo XVIII da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 280-A. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico para fiscalização no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, policial rodoviário federal ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.” (NR)

Art. 7º O Anexo I, Dos Conceitos e Definições, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, para o exercício das atribuições de fiscalização, controle e operação de trânsito, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

.....

PATRULHAMENTO - atividade exercida pela Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de sua competência, com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito e outras ações destinadas à segurança pública.” (NR)

Art. 8º Fica assegurada a manutenção do regime celetista ao agente da autoridade de trânsito de que trata o art. 280-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que esteja em exercício nos respectivos órgãos ou entidades de trânsito até 12 (doze) meses da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Fica revogado o § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor depois de decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 2015.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**
PSD/SC
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 429/2015 e o PL 2.177/2015, apensado, com substitutivo, nos termos da complementação de voto do relator, Deputado João Rodrigues. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Efraim Filho, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudiovio Carvalho, Major Olimpio, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Wadson Ribeiro, Adalberto Cavalcanti, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fabio Reis, Jaime Martins, João Paulo Papa, Jose Stédile, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Missionário José Olimpio, Paulo Freire, Ricardo Izar, Ronaldo Martins, Samuel Moreira, Sergio Vidigal e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 7 de outubro de 2015.

Deputado **MILTON MONTI**

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20

.....
III - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência e de multa e as medidas administrativas cabíveis, notificar os proprietários ou infratores, arrecadar as multas que aplicar e os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e da escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

“Art. 21

.....
§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 22
.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 24
.....

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XVII, XX e XXI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (NR)

Art. 6º A Seção I do Capítulo XVIII da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 280-A. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico para fiscalização no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, policial rodoviário federal ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.” (NR)

Art. 7º O Anexo I, Dos Conceitos e Definições, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“
.....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, para o exercício das atribuições de fiscalização, controle e operação de trânsito, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

.....

PATRULHAMENTO - atividade exercida pela Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de sua competência, com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito e outras ações destinadas à segurança pública.” (NR)

Art. 8º Fica assegurada a manutenção do regime celetista ao agente da autoridade de trânsito de que trata o art. 280-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro

de 1997, que esteja em exercício nos respectivos órgãos ou entidades de trânsito até 12 (doze) meses da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Fica revogado o § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor depois de decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação I

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 2015.

Deputado MILTON MONTI
Presidente

VOTO EM SEPARADO

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei altera os artigos 20, 21, 24 e 280 da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), com o propósito, conforme a digníssima autora, de estabelecer limites ao poder das autoridades de trânsito, determinando a obrigatoriedade dos serviços de fiscalização serem exercidos, necessariamente, por servidores públicos, civis ou militares, e vedando a terceirização de tais atividades.

Assim considerando que alguns membros desta Comissão pediram vistas com o desejo de melhorias ao Projeto e também a relevância deste tema para a eficácia da fiscalização como meio de prevenção de acidentes e regulação do trânsito, apresento esta complementação do voto ao Projeto de Lei nº 429/2015 qual tem apensado o Projeto de Lei nº 2.177 também de 2015.

Com efeito, a fiscalização é uma atividade de Estado e como tal, no seu exercício do poder de polícia, deve ser reservada aos agentes públicos regularmente investidos em tal mister, evitando-se a terceirização de algumas funções, de forma dar segurança jurídica às ações dos órgãos de trânsito.

II - VOTO

A iniciativa do presente Projeto de Lei é bastante positiva para o exercício do poder de polícia dos agentes públicos, sendo oportuna a adequação da legislação de trânsito ao ordenamento constitucional, em especial a recente alteração do art. 144 da Constituição Federal onde foi incluído o § 10 para tratar dos “agentes de trânsito”, deixando clara a exclusividade da atuação dos agentes públicos, com espaço para delegação entre os órgãos de trânsito, delimitando-se o que efetivamente pode ou não pode ser terceirizado. Embora não se esgote o assunto, em função dos estudos para regulamentação do referido dispositivo, o

presente projeto de lei já traz em seu bojo alguns aspectos que necessitam já estar adequados à vontade do Congresso Nacional nessa matéria.

Nesse sentido, considerando a força normativa que tal projeto de lei traz, observamos que havia necessidade de deixar mais clara a redação do inciso III do art. 20 do CTB, de forma a não haver dúvidas quanto às atribuições da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e dos demais órgãos e entidades de trânsito que estão dispostos nos demais artigos que estão sendo alterados no presente projeto de lei.

Entre as questões controversas, destacamos que no inciso III não constam as atribuições já praticadas pela PRF a fiscalização, autuação e aplicação da penalidade de advertência por escrito.

Desta forma, o presente voto tem a finalidade apenas de adequar formalmente a prática imprescindível para o cumprimento da missão institucional da PRF, não alterando em essência o Projeto de Lei nº 529, de 2015, na forma do substitutivo apresentado pelo relator, deixando assim mais claro o dispositivo legal, evitando dúvidas ou interpretações equivocadas da intenção do legislador.

Outro destaque que fazemos é que nos parágrafos inseridos nos artigos do CTB mencionados, não existe somente o convênio como instrumento de cooperação entre os órgãos ou entidades públicas, sendo importante deixar isto claro no texto legal. Assim, também propomos a inclusão de outros instrumentos para que haja segurança jurídica nas relações entre eles.

Por fim, no esclarecimento das competências como agente da autoridade de trânsito conforme texto proposto no art. 280-A, inserido no CTB, faz-se necessário que fique claro que o policial rodoviário federal também tem essa atribuição, já que também atua como agente da autoridade de trânsito no exercício de suas atribuições constitucionais. Com isto, também se altera as redações contidas no Anexo I do CTB para “agente da autoridade de trânsito” e “patrulhamento”, lembrando que patrulhamento na Constituição Federal consta como atribuição da PRF. Isto se justifica pelo caráter de exclusividade e definições que se pretende inserir no CTB.

Diante do exposto submeto e proponho a aprovação do presente voto, com inclusão da nova redação do inciso III do art. 20 ao substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 429, de 2015 e adequação dos parágrafos inseridos nos artigos alterados conforme substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 02 de setembro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 429, DE 2015

(Apenso: Projeto de Lei nº 2.177, de 2015)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 20
.....*

III - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência e de multa e as medidas administrativas cabíveis, notificar os proprietários ou infratores, arrecadar as multas que aplicar e os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e da escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

*“Art. 21
.....*

§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de

convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 22

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 24

.....

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XVII e XX têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 6º A Seção I do Capítulo XVIII da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 280-A. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo público específico para fiscalização no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, policial rodoviário federal ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. Fica assegurada a manutenção do regime celetista ao agente da autoridade de trânsito que esteja em exercício nos respectivos órgãos ou entidades de trânsito até 31 de dezembro de 2015.” (NR)

Art. 7º O Anexo I, Dos Conceitos e Definições, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“.....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - servidor público civil estatutário investido em cargo específico no órgão ou entidade de

trânsito ou rodoviário, para o exercício das atribuições de fiscalização, controle e operação de trânsito, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

.....

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito e outras ações destinadas à segurança pública.

.....” (NR)

Art. 8º Fica revogado o § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor depois de decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 02 de setembro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ

FIM DO DOCUMENTO
