



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.811-B, DE 2017 **(Do Senado Federal)**

PLS nº 46/2010
Ofício nº 1078/17 (SF)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar mais rigorosas as regras para a realização de provas e competições desportivas automobilísticas em vias públicas; tendo parecer da Comissão do Esporte, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e da Emenda da Comissão do Esporte (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

ESPORTE;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão do Esporte:

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

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 67 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 67.

.....
§ 1º

§ 2º O evento que envolver veículos motorizados somente será autorizado:

I – quando inexistir autódromo em raio de 50 km (cinquenta quilômetros) do local onde se pretende realizá-lo;

II – após aprovação, pela autoridade de trânsito, de plano de segurança, assinado por responsável técnico, em que estejam detalhadas medidas para minorar os riscos para o público e os participantes do evento.” (NR)

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

Senado Federal, em 5 de outubro de 2017.

Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO III-A
DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS
*(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012,
em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - de transporte rodoviário de cargas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 4º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-B. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, transformado em § 1º com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)*

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. *(Parágrafo*

acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-D. (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor. (Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

.....

COMISSÃO DO ESPORTE

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em análise, de autoria do Senado federal, por iniciativa do Senador Cristovam Buarque, tem o louvável objetivo de aumentar a segurança das competições automobilísticas em vias públicas.

Por meio da alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), pretende-se criar duas novas condições para a realização desses eventos esportivos: inexistência de autódromo em raio de 50 km (cinquenta quilômetros) do local onde se pretende realizá-lo; II – aprovação, pela autoridade de trânsito, de plano de segurança, assinado por responsável técnico.

A tramitação dá-se conforme o art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), sendo conclusiva a apreciação do mérito pela Comissão do Esporte (CESPO) e pela Comissão de Viação e Transportes (CVT). Cabe, ainda, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) examinar a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa, conforme art. 54 do RICD.

Transcorrido o prazo regimental 10/04/2019, o projeto não recebeu emendas no âmbito desta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O automobilismo é uma das modalidades esportivas mais admiradas no Brasil. Estima-se que o país tenha aproximadamente 14 milhões de fãs desse

esporte. Muitos de nossos ídolos esportivos, como Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna pertencem ao automobilismo.

Sabemos que desde a Constituição Federal de 1988 o esporte passou a ser considerado indispensável ao exercício pleno da cidadania, tornando-se obrigação do Estado e direito de todos, seja a prática esportiva formal, caracterizada pelas normas nacionais e internacionais e pelas regras de prática desportiva de cada modalidade; seja a prática esportiva não formal, caracterizada pela liberdade lúdica de seus praticantes.

Esta proposição visa a fortalecer a segurança das provas e competições desportivas automobilísticas e contribuir, portanto, para o desenvolvimento da modalidade no Brasil. Pretende-se que o evento que envolver veículos motorizados seja apenas permitido após aprovação, pela autoridade de trânsito, de plano de segurança, assinado por responsável técnico, em que estejam detalhadas medidas para minorar os riscos para o público e os participantes.

Apesar de seu aspecto significativamente meritório para o automobilismo, entendemos que a proposição em análise merece um aprimoramento. A segunda condição para a realização de eventos é a inexistência de autódromo em raio de 50 km (cinquenta quilômetros) do local onde se pretende realizá-lo.

Entendemos que, no que se refere ao incentivo da prática do automobilismo, essa restrição pode vir a causar prejuízos ao esporte. O autódromo em questão pode estar sendo utilizado para outros eventos, como festivais de música ou mesmo pode estar sem condições técnicas adequadas para a realização de prova automobilística. Por essa razão, e considerando o mérito esportivo da proposição, concordamos com a o aumento da segurança desses eventos, mas entendemos que a condição de inexistência de autódromo nas imediações do evento não deve ser requerida.

Tendo em vista o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 8.811, de 2017, com a emenda em anexo.

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2019.

Deputado HUGO LEAL
Relator

EMENDA Nº 1, DO RELATOR

No art. 1º do Projeto de Lei nº 8.811, de 2017, suprima-se o inciso I, do parágrafo 2º, do art. 67 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2019.

Deputado HUGO LEAL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão do Esporte, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com emenda, o Projeto de Lei nº 8.811/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Danrlei de Deus Hinterholz e Fabio Reis - Vice-Presidentes, Célio Silveira, Felipe Carreras, Hélio Leite, Luiz Lima, Roberto Alves, Alex Manente, Alexis Fonteyne, Aliel Machado, Bosco Costa, Carlos Chiodini, Dr. Zacharias Calil, Fábio Henrique, Hugo Leal, Nereu Crispim e Vavá Martins.

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2019.

Deputado FÁBIO MITIDIERI
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO Nº 1, DE 2019

No art. 1º do Projeto de Lei nº 8.811, de 2017, suprima-se o inciso I, do parágrafo 2º, do art. 67 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2019.

Deputado Fábio Mitidieri
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes, por força da alínea “h” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, projeto oriundo do Senado Federal que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro “para tornar mais rigorosas as regras para a realização de provas e competições desportivas automobilísticas em vias públicas”.

O texto aprovado no Senado acrescenta ao art. 67 do Código um segundo parágrafo estabelecendo proibição para realização de eventos com veículos

motorizados onde exista autódromo próximo e tornando obrigatória a existência e aprovação de plano de segurança para que se realizem esses eventos.

O Projeto foi distribuído à Comissão de Esporte para análise de mérito, onde recebeu parecer pela aprovação, com emenda que exclui a restrição aos locais com autódromo nas proximidades.

Após exame de mérito nesta Comissão, deverá receber parecer sobre constitucionalidade e juridicidade na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Tramita em regime de prioridade e está sujeito à apreciação conclusiva das Comissões.

No prazo regimental não foram recebidas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente projeto de lei, elaborado pelo Senado Federal, visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro — CTB — para instituir novas regras para a realização de provas e competições desportivas em vias abertas. Pela proposta, caso envolvam veículos motorizados, os eventos serão realizados apenas se não houver autódromo nas proximidades e será obrigatória a aprovação de plano de segurança com medidas para minorar os riscos para o público e os participantes do evento.

Propostas que aumentem a segurança no trânsito são sempre bem-vindas. Especialmente em um País onde os índices de acidentes ainda preocupam. Apenas em 2016, 37.345 pessoas foram vítimas fatais de trânsito no Brasil.

Os eventos esportivos envolvendo veículos automotores têm um apelo muito forte na população brasileira, mas isso não pode ofuscar os riscos que podem oferecer a quem deles participa ou se aproxima. Recentemente, em uma corrida de buggy no Rio Grande do Norte, um espectador foi atropelado por um veículo que escapou em uma curva¹. A curva onde aconteceu o acidente era sinalizada apenas por bandeiras. Na ocasião, a Secretaria de Meio Ambiente, Turismo e

¹<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/policia-investiga-acidente-em-que-homem-foi-atropelado-por-buggy-no-rn.html>

Desenvolvimento Econômico de Ceará-Mirim, órgão que emitiu a licença para realização do evento, alegou que a fiscalização e a garantia da segurança seriam de responsabilidade dos organizadores.

A despeito da autorização concedida pela autoridade de trânsito, esse e todos os eventos de rua envolvendo veículos motorizados são realizados sem que o Estado tenha a chance de apreciar previamente as medidas de segurança previstas e as ações planejadas para os acidentes e imprevistos que podem ocorrer durante o evento.

O CTB estabelece que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Assim, torna-se essencial o envolvimento da autoridade de trânsito na avaliação do plano de segurança elaborado para eventos nas vias abertas à circulação, de modo a garantir a incolumidade do público e dos participantes do evento.

Nesse sentido, a alteração proposta pelo Senado Federal é meritória e oferece mecanismo importante para que o Estado cumpra sua obrigação com relação à garantia da segurança também no caso da realização de eventos. A emenda oferecida pela Comissão de Esporte é oportuna pois a proibição de realização de eventos próximos a autódromos limita a atividade desportiva sem oferecer contribuição adicional à segurança no trânsito.

Pelo exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 8.811, de 2017, e da emenda aprovada pela Comissão de Esporte.

Sala da Comissão, em 6 de junho de 2019.

Deputado HUGO LEAL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.811/2017, e da Emenda Adotada pela Comissão do Esporte, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Fabio Schiochet, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Hugo Leal, João Marcelo Souza, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Aliel Machado, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Juarez Costa, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal e Tito.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
