



**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE  
LEI Nº 3267, DE 2019, DO PODER EXECUTIVO, QUE "ALTERA A LEI Nº 9.503,  
DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO  
BRASILEIRO"**

**REQUERIMENTO /2019**

(Do Dep. HUGO LEAL)

Requer a realização de Audiência Pública, no âmbito da Comissão Especial Destinada a Proferir parecer ao Projeto de Lei nº 3267/2019, do Poder Executivo, que Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para debater sobre as propostas do poder executivo e as medidas que poderão ser adotados na mudança da legislação para melhorar os aspectos da prevenção de Acidentes, crimes de trânsito e suas consequências.

Senhor Presidente:

Com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, vêm à presença de V. Exa., ouvido o Plenário, a realização de Audiência Pública, no âmbito desta Comissão Especial Destinada a Proferir parecer ao Projeto de Lei nº 3267/2019, do Poder Executivo, que Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, de 1997, Que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para debater sobre as propostas do poder executivo e as medidas que poderão ser adotados na mudança da legislação para melhorar os aspectos da prevenção de Acidentes, crimes de trânsito e suas consequências.

**JUSTIFICAÇÃO**

1. Por meio do Projeto de Lei - PL nº 3267, de 2019, o Poder Executivo apresentou as seguintes propostas que merecem ser destacadas:

40. ....  
.....

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, por meio da utilização da luz baixa:

a) à noite; e

b) mesmo durante o dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

“Art. 64. Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, às crianças:

I - com idade de até sete anos e meio serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão dispositivos de retenção adaptados ao peso e à idade; e



II - com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão cinto de segurança.

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará o uso e especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o inciso I do **caput**.” (NR)

“Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exames, na seguinte ordem:

.....  
.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável:

I - a cada cinco anos, para as pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos; e

II - a cada dez anos, para as pessoas com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos.

§ 2º-A. Para fins do disposto no § 2º, na transição entre as faixas etárias a que se referem os incisos I e II do § 2º, o período será contado proporcionalmente.

.....  
.....” (NR)

“Art. 168. ....

.....  
.....

Parágrafo único. A violação do disposto no art. 64 será punida apenas com advertência por escrito.” (NR)

“Art. 244. ....

.....  
.....

IX - .....

.....

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização;

X - utilizando capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;

XI - transportando passageiro utilizando o capacete de segurança na forma estabelecida no inciso X:

Infração - média;



Penalidade - multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.” (NR)

2. As alterações propostas necessitam de um debate mais amplo, afinal, a implantação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) – criado pela Lei nº 13.614, de 2018, que tem por objetivo geral, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados no ano da entrada em vigor da lei. E qualquer alteração da Legislação Especial contida no CTB, deve ter como prioridade a diminuição de acidentes, mortes e feridos no Brasil.

3. O Código de Trânsito Brasileiro – CTB tem por conceito prioritário a proteção à vida e a incolumidade física da pessoa. Portanto é uma questão de conceito entender que qualquer mudança da norma deve priorizar o enfrentamento as mortes no trânsito.

4. O que o legislador propôs é o respeito às normas de trânsito para o alcance das metas, redução de mortes e feridos, inclusive asseverou algumas condutas qualificando como crimes de trânsito. Permitir que infratores contumazes ou reincidentes transitem sem a devida ação do estado, que visa a mudança de comportamento desse grupo de atores do trânsito, que fazem da segurança viária uma verdadeira roleta russa, que agrava a prevenção e repressão dos órgãos e instituições do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, na busca de melhorias na segurança viária. Como o trânsito não é uma equação matemática, as medidas que devem ser adotadas deverão ser ferramentas inibidoras em relação ao cometimento de infrações, em especial aquelas causadoras de acidentes de trânsito.

5. Após a retirada dos equipamentos de fiscalização e controle de velocidade das rodovias federais brasileiras. Os acidentes de trânsito considerados mais graves, isto é, com mortos ou feridos, tiveram alta de 2% entre janeiro e julho deste ano. Enquanto isso, o número de acidentes no geral caiu 8% na comparação com o mesmo período de 2018, segundo levantamento do programa SOS Estradas<sup>1</sup> com base em dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

6. Especialistas em segurança no trânsito alertam que, sem os radares, acidentes por excesso de velocidade podem aumentar. O aumento em acidentes graves é o primeiro desde 2011<sup>2</sup>. Na ocasião, o Brasil se comprometeu com a Organização das Nações Unidas (ONU)<sup>3</sup> a adotar as metas da entidade para tornar o trânsito mais seguro.

<sup>1</sup> <https://estradas.com.br/acidentes-nas-rodovias-federais-crescem-com-os-radares-desligados/>

<sup>2</sup> Fonte: Revista Exame

<sup>3</sup> [Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020](#),



7. Ante ao exposto, Senhor presidente, necessitamos debater com especialistas as propostas de alteração da Legislação Especial de Trânsito, de forma geral, para que melhoria do processo de tomada de decisão, quando da análise das propostas de alteração do CTB. Para isso, sugiro que sejam convidadas as seguintes representações:

- Fabiano Contarato – Ex-Senador (ex - Delegado da Delegacia de Delitos de Trânsito);
- Jerry Adriane Dias Rodrigues – Diretor do DENATRAN e Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- Cheila Marina de Lima – Representante do Ministério da Saúde;
- Vania Schoemberner – Coordenadora Nacional da ONG Criança Segura;
- Armando Silva de Souza – Presidente da Comissão Especial de Direito do Trânsito da OAB/Nacional;
- Adriano Marcos Furtado – Diretor-Geral da PRF; e
- José Aurélio Ramalho - Diretor-Presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV;

Sala da Comissão, 24 setembro de 2019.

Deputado Federal **HUGO LEAL**  
**PSD/RJ**