

# **COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

## **PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019**

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

### **EMENDA Nº \_\_\_\_\_**

**(Do Sr. BETO PEREIRA)**

Inclua-se onde couber as seguintes alterações aos arts. 145, 147, 148, 154, 155 e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 145: Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. (Incluído, como parágrafo único, pela Lei nº 12.619, de 2012; e renumerado para § 1º, pela Lei nº 13.154, de 2015).

§ 2º O curso especializado previsto no Inciso IV será obrigatório para os condutores de veículos de transporte: coletivo de passageiro, de emergência e ambulância, escolar, de carga indivisível, de produtos perigosos, de entregas de mercadorias – motofretista e individual de passageiro – mototaxista.”

“Art. 147: O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre todo conteúdo teórico-técnico;

IV - REVOGADO;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.” (NR)

“Art. 148: Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá conter, obrigatoriamente, avaliações e exames de acordo com as normas fixadas pelo CONTRAN, bem como conteúdo didático-pedagógico, carga horária igualmente fixado pelo órgão máximo consultivo e normativo da união, mas sendo exigido prévio estudo técnico elaborado por instituição pública ou privada de notório saber em matéria de trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido

nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)" (NR)

"Art. 154: Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ou adesivada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTOESCOLA na cor preta.

§1º - No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTOESCOLA na cor preta.

§2º - Na formação de condutores e no exame de direção veicular será permitido a utilização, em veículos de aprendizagem, de sensores de ré, de sensores de proximidade, de sensores de indicação da utilização de cinto de segurança, de sensor de retrovisor, assim como o assistente de partida em rampa e outros sensores, desde que estejam embarcados na fabricação de veículo de quatro ou mais ,,,,"odas, vedada a possibilidade de adaptação dessas novas tecnologias em veículos já classificados na categoria aprendizagem."

§3º - Durante o exame de direção veicular, ainda que o veículo possua sistema autônomo de estacionamento, é vedada a sua utilização." (NR)

"Art. 155: A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada pelo Instrutor de Trânsito nos Centros de Formação de Condutores, que são instituições de ensino exclusivamente constituídas para esta finalidade e definidas na forma descrita Anexo I deste Código. §1º - O processo de formação compreenderá obrigatoriamente as fases teórica técnica bem

como de prática veicular, cabendo ao CONTRAN determinar carga horária mínima de aprendizado;

§2º - A fase teórica técnica será obrigatoriamente presencial.

.....” (NR)

§3º - Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental e exame escrito sobre todo conteúdo teórico técnico.

“Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelos CFC, únicos responsáveis pela formação de condutores.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutor e examinador serão regulamentados pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido das seguintes definições:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....  
CATADIÓPTRICO - .....

CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES (CFC) – empresas particulares ou sociedades civis credenciadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, constituídas sob qualquer das formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade exclusiva o ensino teórico e/ou prático visando à formação, atualização, preventivo, reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores e podendo também ministrar demais cursos na área de trânsito.

.....” (NR)

Art. 3º Fica revogado o Inciso IV do art. 147 e o art. 151 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico é disciplinada pelos arts. 140 a 160 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A adequação proposta no art. 145 busca esclarecer a norma a ser cumprida, em conformidade aquilo que já está sendo praticado.

A alteração do art. 147 representa uma adequação a referida norma, uma vez que vinha gerando conflito quanto a sua interpretação. Com a proposta apresentada, fica pacificado esse tema, sendo que o candidato a habilitação deverá realizar exame escrito sobre todo conteúdo teórico-técnico, a ser definido pelo CONTRAN.

A adequação do art. 148 também vem no sentido de deixar claro que a formação de condutores deverá observar o conteúdo didático-pedagógico, a carga horária, as avaliações e os exames conforme regulamentação do CONTRAN.

A propositura de alteração e adequação do art. 154 vem no sentido de acompanhar o avanço tecnológico nos veículos e, dessa maneira, não é razoável que o futuro condutor fique ausente dessas novas tecnologias.

Para tal, ficou estabelecido, no art. 156, que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deve regulamentar o credenciamento para prestação de serviços pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores.

Apresentamos o presente Projeto de Lei para aperfeiçoar três pontos referentes à formação de condutores. O primeiro aspecto refere-se ao art. 151, que determina que “no caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.” Ora, não vemos sentido para que esse prazo seja mantido. O candidato reprovado nos exames deve ter liberdade para decidir o melhor momento para repetir as provas teórica ou prática. Dessa forma, o candidato, ao tomar conhecimento de sua reprovação, poderá marcar novo exame imediatamente, respeitadas as datas e as filas de espera disponibilizadas pelos centros de formação de condutores ou pelo órgão executivo de trânsito daquele local.

O segundo ponto que propomos alterar é a redação do art. 156, que trata exatamente do credenciamento da instituição que prestará o serviço de formação de condutores. O texto em vigor permite que a formação de condutores seja prestada pelas “autoescolas e outras entidades” destinadas para esse fim, inclusive por instrutores na qualidade de pessoas físicas, como estabelece o art. 155.

Coube ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar o comando do art. 156, por meio de resoluções que foram sendo modificadas ao longo do tempo. A norma vigente atualmente é a Resolução nº 358, de 2010, que “regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.”

Muito embora o Contran não permita atualmente que “outras entidades” formem condutores (Art. 1º, §1º, Inciso II), existe essa lacuna no CTB, que pretendemos eliminar com o presente projeto.

Em nosso entendimento, as autoescolas, hoje denominadas pelo Contran de Centros de Formação de Condutores – CFC, devem ser as únicas instituições responsáveis pela formação de condutores. Trata-se de atividade de extrema responsabilidade, que deve ser encarada com o maior profissionalismo possível. O processo de ensino exige qualificação dos instrutores, mas ao mesmo tempo também requer o uso de recursos físicos e materiais adequados para a formação dos alunos.

Muito embora saibamos da competência e seriedade dos instrutores de trânsito, mas no entanto, a atividade em questão deve ser exercida numa empresa (centro de formação) exclusivamente constituída para esta finalidade e que por exigência legal deve possuir infraestrutura física, recursos didáticos pedagógicos e veículos com qualidade suficiente para permitir ao profissional ministrar aprendizado teórico técnico e de prática veicular, tal como é regulamentado atualmente pelo Contran.

Ademais, com o avanço da tecnologia e de novas alternativas de ensino, será cada vez mais importante que haja uma instituição séria e profissional por trás da formação do aluno prestando o serviço. Como as normas infralegais possuem menor perenidade e segurança jurídica, apresentamos as modificações dos arts. 155 e 156 para garantir que a formação dos condutores de veículos automotores e elétricos seja realizada exclusivamente pelos centros de formação de condutores.

Por fim, consolidando entendimento já manifestado no texto da Resolução Federal 358/2010 (art. 10, Inciso II), através do presente projeto o Centro de Formação de Condutores é definido como instituição de ensino especializada, assumindo as responsabilidades de prestação de serviço social de grande relevância para a sociedade em geral.

A formação do profissional instrutor e examinador de trânsito, por outro lado, é naturalmente exercida por instituição diversa do CFC. O art. 4º da resolução determina que os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão credenciar entidades, com capacidade técnica comprovada, para exercerem as atividades de formação de diretor geral, diretor

de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e de examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção.

Portanto, o proposto parágrafo único, do art. 156, mantém o statu quo, que permite o credenciamento de instituições destinadas para esse fim.

Incluímos na proposta legislativa ora apresentada as fases de aprendizado e que serão obrigatórias no processo de formação de novos condutores de veículos automotores, sendo a aprendizagem teórica técnica e de prática veicular, ambas previstas de forma implícita no texto atual, mas que através de presente alteração serão obrigatórias. E apenas suprimidas por iniciativa e aprovação do Poder Legislativo.

E legalmente definidas como instituição de ensino, em simetria legal ao disposto na Lei de Diretrizes Básicas da Educação (Lei 9.394/1996 – Art. 32, §4º), fica definido que a formação básica seria presencial.

Por fim, aproveitamos para incluir no Anexo I do CTB a definição de Centros de Formação de Condutores. Essas são as razões que nos levam a apresentar o presente projeto.

Ante ao exposto, e pela relevância do tema, rogamos aos nobres pares que seja procedido o debate, votação e aprovação do presente Projeto de Lei, nos termos que se propõe.

Sala da Comissão, 02 de outubro de 2019.

Deputado **BETO PEREIRA**

**PSDB/MS**