

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO
DE LEI N° 3.267, DE 2019 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N° 3.267, DE 2019

EMENDA AO SUBSTITUTIVO

Emenda para incluir no substitutivo e alterar os artigos 154, 155, 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a adequação do Código de Trânsito Brasileiro no Capítulo XIV, que trata da habilitação.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Juscelino Filho

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 154, 155 e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passam a vigorar com a seguinte redação:

“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 e identificação do Centro de Formação de Condutores a que está vinculado.

§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 rodas, 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 nos Centros de Formação de Condutores que através de Instrutor de Trânsito que seja devidamente credenciado e vinculado ao

CFC, 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)

“Art. 156. O CONTRAN regulamentará as regras de credenciamento para prestação de serviço pelos Centros de Formação de Condutores, sendo estes, únicos responsáveis pela formação de condutores.

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

JUSTIFICATIVA

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 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 infrelegais 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, 04 de dezembro de 2019.

**Deputado Federal MAURO LOPES
(MDB/MG)**