CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.267-B, DE 2019

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 226/2019
OF nº 164/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; tendo parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação deste e das emendas de nºs 2 a 13, 16, 18, 19, 21, 24, 29 a 31, 33 a 35, 40, 42, 46, 49 a 51, 57, 59 a 66, 68, 71, 73, 74, 76, 78, 80 a 82, 85, 87, 89, 91, 93 a 97, 99, 100, 102 a 106, 108, 110, 117, 120, 123, 126, 130, 131, 136, 137, 139, 140 a 142, 145, 149, 155, 159, 169, 171, 173, 174 a 178, 180, 182, 183, 186, 187, 189, 191 a 193, 202, 204, 208, 211 a 213, 215 a 217, 219 e 221, na forma do Substitutivo; pela inconstitucionalidade das de nºs 135, 146 e 199 e, no mérito, pela rejeição das de nºs 1, 14, 15, 17, 20, 22, 23, 25 a 28, 32, 36 a 39, 41, 43 a 45, 47, 48, 52 a 56, 58, 67, 69, 70, 72, 75, 77, 79, 83, 84, 86, 88, 90, 92, 98, 101, 107, 109, 111 a 116, 118, 119, 122, 124, 125, 127 a 129, 132 a 135, 138, 143, 144, 146 a 148, 150, 151, 153, 154, 156 a 158, 160 a 168, 170, 172, 179, 181, 184, 185, 188, 190, 194, 195, 197 a 201, 203, 205 a 207, 209, 214, 218, 220, 222 a 228 (Relator: DEP. JUSCELINO FILHO). As emendas de nºs 121, 152 e 196 foram retiradas; a de nº 210 foi devolvida ao autor. **EMENDAS DE PLENÁRIO DE NºS 1 a 50;** tendo parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de todas as Emendas, exceto das de nºs 15, 18 e 29; e, no mérito, pela aprovação das de nºs 2, 5, 8, 11, 13, 20, 27, 34 e 42, na forma da Subemenda Substitutiva Global; e pela rejeição das demais (Relator: DEP. JUSCELINO FILHO). As Emendas de nºs 28, 41 e 46 não receberam o apoiamento necessário.

CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

Em razão da distribuição a mais de três comissões de mérito, determino a criação de Comissão Especial, conforme o inciso II do art. 34 do RICD.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão Especial:
- Emendas apresentadas (228)

III – Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial
- Substitutivo oferecido

IV – Emendas de Plenário (50)

V – Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial às Emendas de Plenário
- Subemenda Substitutiva Global oferecida

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 12. .....

.....

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas neste Código, a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

....." (NR)

"Art. 13. .....

.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no CONTRAN, conforme definido no ato de criação de cada câmara temática." (NR)

"Art. 19. .....

.....

II - proceder à orientação e à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito e assegurar a observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito;

.....

§ 5º No processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII do **caput** poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União." (NR)

"Art. 22. .....

.....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, por pontos ou por penalidade por eles aplicada, e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição do Certificado de Registro e do Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 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;

.....

§ 1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples.” (NR)

“Art. 64. Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, as 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. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e as normas do CONTRAN.

§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga e o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado.

.....

§ 4º O CONTRAN definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo será exigida.” (NR)

“Art. 105. .....

.....

VIII - luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 128. .....

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no **caput** no caso de não atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.” (NR)

“Art. 134-A. O CONTRAN especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias.” (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. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar e o infrator fica sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas nos artigos e às punições previstas no Capítulo XIX.” (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)

“Art. 250. .....

I - deixar de manter acesa a luz baixa nas situações de que trata o inciso I do **caput** e o § 1º do art. 40:

.....
.” (NR)

“Art. 250-A. Deixar de manter acesa nas rodovias de pista simples, durante o dia, a luz baixa de veículo que não dispuser de luz de rodagem diurna:

Infração - leve;

Parágrafo único. A conduta prevista no **caput** será punida somente com multa no caso de o proprietário ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor.” (NR)

“Art. 261. .....

I - sempre que o infrator atingir a contagem de quarenta pontos, no período de doze meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; e

.....

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados que geraram a suspensão para fins de contagem subsequente.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D ou E poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir trinta pontos.

.....

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do **caput** tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

.....” (NR)

“Art. 289. .....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de

trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

Art. 2º O Anexo I à Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“.....

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de quatro **quilowatts**, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

.....” (NR)

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do **caput** do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

I - não serão exigidas para os veículos atualmente em circulação; e

II - serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei ficam, automaticamente, com o prazo de validade prorrogado para se conformar ao disposto nas alterações da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro realizadas por esta Lei.

Art. 5º Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

a) o inciso IV do **caput** e o parágrafo único do art. 40;

b) o art. 148-A;

c) o art. 151;

d) o § 2º do art. 158;

e) o parágrafo único do art. 161;

f) o inciso II do **caput** do art. 250;

g) o inciso III do **caput** do art. 263; e

h) os incisos I e VI do **caput** do art. 268; e

II - a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do terceiro mês após a data de sua publicação.

Brasília, 4 de junho de 2019.

EM nº 00036/2019 MINFRA

Brasília, 3 de Junho de 2019

Senhor Presidente da República,

Submeto à consideração do Senhor a presente proposta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O referido Código tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, apresentamos o presente projeto de Lei com as inclusões e alterações adiante delineadas.

Ademais, cabe destacar que o projeto de Lei em tela está em consonância aos anseios do Parlamento, uma vez que contempla proposições já apresentadas no âmbito de ambas as casas, a título de exemplo citamos o PL 249/2019, PL 2576/2019, PL 7/2019, PL 3372/2015, PL 9606/2018, entre outros.

Inicialmente, propõe-se a alteração do inciso VIII, do art. 12, do CTB, para dispor expressamente nas competências do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a incumbência de normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no diploma legal, com a finalidade de tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB.

Em seguida, propõe-se a alteração do art. 13 do CTB, considerando que, no plano de reestruturação das Câmaras Temáticas, faz-se necessário estabelecer uma metodologia de trabalho que leve em consideração as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e pela política de Governo. Nesse contexto, é essencial que a coordenação seja efetuada por representantes que estejam em consonância com as diretrizes e possam dar andamento ao planejamento proposto, razão pela qual devem representar o Poder Público.

As modificações inseridas no art. 19 permitem que o DENATRAN, o órgão máximo executivo de trânsito da União, sendo essencial para a melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, possa atuar, de fato, como coordenador, providenciando a aplicação de medidas corretivas aos demais órgãos do SNT, mediante aprovação do CONTRAN, a fim de permitir que os planos e programas relacionados à segurança no trânsito sejam corretamente cumpridos. Deve-se destacar que, de acordo com a Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas

e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas, como é o caso da legislação de trânsito. Ademais, o país vive um momento de evolução tecnológica inigualável, sendo imprescindível que sejam realizados estudos e adotados procedimentos destinados à transformação digital dos processos administrativos para a prestação de serviços ao cidadão de forma mais célere e efetiva.

Aliás, neste mesmo dispositivo, sugere-se a inserção do § 5º com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Por oportuno, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de transito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações.

No que tange à proposta referente ao art; 64, tem-se a intenção de afastar dúvidas quanto à manutenção da exigência de dispositivo de retenção especial (*"cadeirinha"*) para crianças, considerando o decidido pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998 que, outrossim, implicou na proposta de alteração do art. 161. Em qualquer caso, ao mesmo tempo em que se garante a manutenção da exigência se toma providência para evitar exageros punitivos.

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas

para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão, o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim, pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

Insere-se no art. 105 a exigência de que os veículos sejam fabricados com as luzes de rodagem diurna, o que permitirá o aumento da visibilidade sem que seja comprometido o sistema de luzes do veículo e sem a necessidade de obrigar a todos os veículos transitarem com os faróis principais ligados. As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-los. Além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. Muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas. A presente inserção justifica a modificação do art. 40 do CTB ora inserida neste Projeto de Lei. Também faz-se necessário dar um prazo razoável para que a indústria automotiva possa se ajustar às novas exigências, mas essa disposição não está sendo inserida no texto do CTB, mas em uma disposição transitória do presente projeto de lei.

Também propõe-se a inserção do parágrafo único ao art. 128 com a finalidade de impedir a emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV quando o proprietário do veículo não atender ao chamamento de campanhas de recall de veículos. Tal medida se justifica pelo fato de que estes veículos podem colocar em risco a segurança de seus ocupantes, assim como a dos demais usuários da via. Dentre os problemas já constatados que necessitaram de recall, está o sistema de freios, que é um item de segurança essencial, não sendo adequado que tal veículo continue circulando em via pública sem que seja providenciado esse reparo. Além disso, atualmente não existe nenhuma restrição ao proprietário que deixa de atender ao recall, mas tão somente ao fornecedor.

Em seguida, propõe-se a inserção do art. 134-A, a fim de se permitir que o CONTRAN estabeleça novos conceitos de veículos que não estejam obrigados ao registro e licenciamento. A evolução tecnológica, aliada à crise econômica, criou um mercado promissor de venda de bicicletas motorizadas e equiparados no Brasil, particularmente devido aos preços atrativos e a inexigibilidade de registro e habilitação. No entanto, sabe-se que os acidentes envolvendo ciclos motorizados no país é um grande problema social que precisa ser enfrentado. A dificuldade se dá em razão de que o CTB trata como sendo ciclomotor, qualquer veículo motorizado de duas ou três rodas que não exceda 50 km/h, exigindo registro, licenciamento, emplacamento e um processo de formação de condutor, que eleva os custos para esses condutores, que acabam por não buscarem a habilitação. Atualmente, de acordo com o já citado, inúmeras bicicletas motorizadas e ciclomotores leves estão sendo recolhidos pelos órgãos de

fiscalização de trânsito. Para resolver essa questão, a proposta é criar uma definição que venha abranger esses tipos de veículos e equipamentos, cabendo ao CONTRAN a responsabilidade pela definição, possibilitando a realização de estudos técnicos com o objetivo de preservar a segurança, excluindo bicicletas motorizadas, ciclomotores leves e equiparados da exigência do registro, licenciamento e emplacamento, diferenciando-os dos demais ciclomotores, que são sujeitos a essas exigências para circulação nas vias.

Concernente ao art. 147, se insere o aumento da validade do exame médico e, consequentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir.

Também visando a simplificação de procedimento, retira-se a exigência do caríssimo exame toxicológico que vinha sendo exigido dos motoristas profissionais, em alguns casos com dúvidas sobre a exatidão.

Quanto à proposta de revogação do art. 151, tal medida é necessária, tendo em vista que a exigência de que o candidato reprovado tenha que aguardar 15 dias depois do resultado para que possa refazer a prova é desarrazoada. Nem sempre a reprovação se dá por desconhecimento ou despreparo, pode ter sido por algum problema momentâneo, como stress, não se justificando ter essa espera entre provas. Dirigir é mais do que um desejo, é uma necessidade. Muitos buscam a habilitação para poderem exercer uma profissão. Ademais, O CONTRAN pode estabelecer critérios para essa finalidade sem impor uma restrição nesse nível.

No que concerne à sugestão de modificação do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN..

Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT.

Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua

profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito.

Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Por fim, propõe-se a alteração do conceito de ciclomotor previsto no Anexo I do CTB, que não contempla os veículos movidos por motor elétrico. Na lacuna da lei, o CONTRAN editou a Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, equiparando os ciclomotores elétricos aos ciclomotores à combustão. No entanto, com a já citada decisão do STF quanto ao art. 161 do CTB, essa equiparação poderia ser questionada, colocando na ilegalidade veículos já em circulação no país. Neste contexto, estamos buscando tratar das bicicletas motorizadas eequipamentos equiparados para fins de isenção de registro e licenciamento com a inclusão do art. 135-A já mencionado anteriormente. E, na equiparação dos ciclomotores elétricos, aproveitou-se a definição dada pela referida resolução do CONTRAN que é de 4 kw (quatro quilowatts), adotada desde o ano de 2009.

São essas, Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção do Projeto de Lei que ora submeto à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

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

.....

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

IX - responder ás consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação expedição de

documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - *(Revogado pela Medida Provisória nº 882, de 3/5/2019)*

XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os segmentos da sociedade, relacionados no parágrafo anterior, serão representados por pessoa jurídica e devem atender aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros.

§ 4º (VETADO)

I - Educação;

II - Operação, Fiscalização, e Policiamento Ostensivo de Trânsito;

III - Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos;

IV - Medicina de Tráfego.

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

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

II - elaborar normas no âmbito das respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

V - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI;

b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica;

VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

VII - (VETADO)

VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; e

X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333.

XI - designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe

recurso na esfera administrativa.

Art. 15. Os presidentes dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, e deverão ter reconhecida experiência em matéria de trânsito.

§ 1º Os membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

§ 2º Os membros do CETRAN e do CONTRANDIFE deverão ser pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 3º O mandato dos membros do CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Art. 17. Compete às JARI:

I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o § 1º do art. 320; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.258, de 8/3/2016)*

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas;

XXX – organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.

§ 4º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a televisão 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 vitimas;

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 especificas 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 Policias 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 corri 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 Policias 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)

.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá ás seguintes determinação:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

.....

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veiculo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veiculo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante

o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Parágrafo único. O porte será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

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

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

CAPÍTULO XIII-A
DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindose, para tanto:

I - registro como veículo da categoria de aluguel;

II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;

III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação

exceda a 8 (oito) lugares. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. *(Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. *(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014, e com redação dada pela Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

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. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014)*

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

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 legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local

de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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 incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o 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. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(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)*

Art. 149. (VETADO)

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 151. 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.

Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º Na comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 2º Os militares das Forças Armadas e os policiais e bombeiros dos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações serão dispensados, para a concessão do documento de habilitação, dos exames aos quais se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo Contran. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º O militar, o policial ou o bombeiro militar interessado na dispensa de que trata o § 2º instruirá seu requerimento com ofício do comandante, chefe ou diretor da unidade administrativa onde prestar serviço, do qual constarão o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópia das atas dos exames prestados. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 153. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.

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

Parágrafo único. 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 AUTO-ESCOLA na cor preta.

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por

instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998*

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (VETADO)

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 4º (VETADO)

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.

§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

§ 9º (VETADO)

§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX. *(Declarada a nulidade da expressão "ou das resoluções do CONTRAN", em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 2.998, publicada no DOU de 24/4/2019, p. 73)*

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções. *(Vide ADI nº 2.998/2003)*

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

II - com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (duas vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

IV - (VETADO)

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

Art. 163. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no artigo anterior:

Infração - as mesmas previstas no artigo anterior;

Penalidade - as mesmas previstas no artigo anterior;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do artigo anterior.

Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via:

Infração - as mesmas previstas nos incisos do art. 162;

Penalidade - as mesmas previstas no art. 162;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do art. 162.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:
a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;
c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.
§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:
Infração - média;
Penalidade - multa.
§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*
Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.
Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.
Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.
Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.
Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção para o transbordo.
Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:
I - deixar de manter acesa a luz baixa:
a) durante a noite;
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*
c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;
d) de dia e de noite. tratando-se de ciclomotores;
II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina

ou cerração;

III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Parágrafo único. A hipótese prevista no inciso V caracterizar-se-á como infração gravíssima no caso de o condutor estar segurando ou manuseando telefone celular. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela: *("Caput" do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Infração - gravíssima; *(Infração acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Penalidade - multa (vinte vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; *(Penalidade acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Medida administrativa - remoção do veículo. *(Medida administrativa acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 1º Aplica-se a multa agravada em 60 (sessenta) vezes aos organizadores da conduta prevista no *caput*. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 3º As penalidades são aplicáveis a pessoas físicas ou jurídicas que incorram na

infração, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via restabelecer de imediato, se possível, as condições de normalidade para a circulação na via. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica:

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinqüenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

VII - *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 1º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras

disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

§ 10. O proprietário poderá indicar ao órgão executivo de trânsito o principal condutor do veículo, o qual, após aceitar a indicação, terá seu nome inscrito em campo próprio do cadastro do veículo no Renavam. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 11. O principal condutor será excluído do Renavam:

I - quando houver transferência de propriedade do veículo;

II - mediante requerimento próprio ou do proprietário do veículo;

III - a partir da indicação de outro principal condutor. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;
IV - leve - três pontos.
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. *(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. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.
§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.
§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.
§ 3º *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 4º Quando a infração for cometida com veiculo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.
Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
I – sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 1º Os prazos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir são os seguintes: *("Caput" do parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
I - no caso do inciso I do *caput*: de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
II - no caso do inciso II do *caput*: de 2 (dois) a 8 (oito) meses, exceto para as infrações com prazo descrito no dispositivo infracional, e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) a 18 (dezoito) meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.
§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.547, de 14/12/2011)*
§ 4º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 14 (quatorze) pontos, conforme regulamentação do Contran.

(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 7º O motorista que optar pelo curso previsto no § 5º não poderá fazer nova opção no período de 12 (doze) meses. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 8º A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público tem o direito de ser informada dos pontos atribuídos, na forma do art. 259, aos motoristas que integrem seu quadro funcional, exercendo atividade remunerada ao volante, na forma que dispuser o Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 9º Incorrerá na infração prevista no inciso II do art. 162 o condutor que, notificado da penalidade de que trata este artigo, dirigir veículo automotor em via pública. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do *caput* deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente com o processo de aplicação da penalidade de multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 262. *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (VETADO)

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;

II - quando suspenso do direito de dirigir;

III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;

IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;

VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes. na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veiculo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro;

VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

VII - (VETADO);

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e sem agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

Art. 270. O veiculo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados

e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto no art. 271. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

.....

CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

.....

Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades

.....

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea b do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 290. Implicam encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

I - o julgamento do recurso de que tratam os arts. 288 e 289; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*

II - a não interposição do recurso no prazo legal; e *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*

III - o pagamento da multa, com reconhecimento da infração e requerimento de encerramento do processo na fase em que se encontra, sem apresentação de defesa ou recurso. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros

das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações,

símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a

vinte passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO

(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 40. .....

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;

....." (NR)

"Art. 250. .....

I - .....

.....

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;

....."(NR)

Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

LEI Nº 13.281, DE 4 DE MAIO DE 2016

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 12. .....

.....

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados;

.....

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização." (NR)

"Art. 19. .....

.....

XIII - coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o § 1º do art. 320;

.....

XXX - organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf).

.....

§ 4º (VETADO)." (NR)

.....

.....

2998

Origem:	**DISTRITO FEDERAL**	Entrada no STF:	**19/09/2003**
Relator:	**MINISTRO MARCO AURÉLIO**	Distribuído:	**20030919**
Partes:	**Requerente: CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL (CF 103, VII)** **Requerido :PRESIDENTE DA REPÚBLICA CONGRESSO NACIONAL**		

Dispositivo Legal Questionado

/#

Art. 124, VIII; art. 128; art. 131, § 002°; art. 161, caput e parágrafo único e o art. 288, § 002°, todos da Lei n° 9503, de 23 de setembro de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro.

/#

Lei n° 9503, de 23 de setembro de 1997 .

/#

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

/#

Art. 124 - Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

(...)

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;

/#

Art. 128 - Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

/#

Art. 131 - O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e

especificações estabelecidos pelo CONTRAN.
(...)
§ 002° - O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.
/#
Art. 161 - Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.
Parágrafo único - As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.
/#
Art. 288 - Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.
(...)
§ 002° - No caso de penalidade ou multa, o recurso interposto pelo respnosável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.
/#

Fundamentação Constitucional

- Art. 005°, caput, 0II, XXII, XXXIV, LIV e 0LV
/#
Resultado da Liminar

Prejudicada
Decisão Plenária da Liminar

Resultado Final

Procedente em Parte
Decisão Final

O Tribunal, por maioria, julgou prejudicada a ação quanto ao art. 288, § 2°, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, vencido o Ministro Marco Aurélio (Relator), que o declarava inconstitucional. Por maioria, julgou improcedente a ação, declarando-se a constitucionalidade dos arts. 124, VIII, 128, e 131, § 2°, do CTB, vencido o Ministro Celso de Mello. Por unanimidade, deu interpretação conforme a Constituição ao art. 161, parágrafo único, do CTB, para afastar a possibilidade de estabelecimento de sanção por parte do Conselho Nacional de Trânsito. Por maioria, declarou a nulidade da expressão "ou das resoluções do CONTRAN" constante do art. 161, caput, do Código de Trânsito Brasileiro, vencidos os Ministros Marco Aurélio, Edson Fachin, Roberto Barroso e Rosa Weber. Redigirá o acórdão o Ministro Ricardo Lewandowski. Ausente, justificadamente, o Ministro Luiz Fux. Presidência do Ministro Dias Toffoli.
- Plenário, 10.04.2019.

RESOLUÇÃO N° 227, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2007

Estabelece requisitos referendes aos sistemas de iluminação e sinalização de veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do art. 12 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto no- 4711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando que nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres abertas à circulação pública sem que ofereça as condições

mínimas de segurança; Considerando que a normalização dos sistemas de iluminação e sinalização é de vital importância na manutenção da segurança do Trânsito; Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para os

veículos nacionais e importados, resolve:

Art.1º - Os automóveis, camionetas, utilitários, caminhonetes, caminhões, ônibus, microônibus, reboques e semi-reboques novos saídos de fábrica, nacionais e importados a partir de 01.01.2009, deverão estar equipados com sistema de iluminação veicular, de acordo com as exigências estabelecidas por esta Resolução e seus Anexos.

§ 1º - Os dispositivos componentes dos sistemas de iluminação e de sinalização veicular devem atender ao estabelecido nos Anexos que fazem parte dessa Resolução:

Anexo 1 - Instalação de dispositivos de iluminação e sinalização luminosa.

Anexo 2 - Faróis principais emitindo fachos assimétricos e equipados com lâmpadas de filamento.

Anexo 3 - Faróis de neblina dianteiros.

Anexo 4 - Lanternas de marcha-a-ré.

Anexo 5 - Lanternas indicadores de direção.

Anexo 6 - Lanternas de posição dianteiras e traseiras, lanternas de freio e lanternas delimitadoras traseiras.

Anexo 7 - Lanterna de iluminação da placa traseira.

Anexo 8 - Lanternas de neblina traseiras.

Anexo 9 - Lanternas de estacionamento.

Anexo 10 - Faróis principais equipados com fonte de luz de descarga de gás.

Anexo 11 - Fonte de luz para uso em farol de descarga de gás.

Anexo 12 - Retrorrefletores.

Anexo 13 - Lanterna de posição lateral.

Anexo 14 - Farol de rodagem diurna.

§ 2º Os veículos inacabados (chassi de caminhão com cabina e sem carroçaria com destino ao concessionário, encarroçador ou, ainda, a serem complementados por terceiros), não estão sujeitos à aplicação dos dispositivos relacionados abaixo:

a) lanternas delimitadoras traseiras;

b) lanternas laterais traseiras e intermediárias;

c) retrorrefletores laterais traseiros e intermediários.

§ 3º Os dispositivos mencionados no parágrafo anteiror devem ser aplicados, conforme ocaso, quando da complementação do veículo.

§ 4o- Os veículos inacabados (chassi de caminhão com cabina incompleta ou sem cabina, chassi e plataforma para ônibus ou microônibus) com destino ao concessionário, encarroçador ou, ainda, a serem complementados por terceiros, não estão sujeitos à aplicação dos dispositivos relacionados abaixo:

a) lanternas delimitadoras dianteiras e traseiras;

b) lanternas laterais e dianteiras, traseiras e intermediárias;

c) retrorrefletores laterais e dianteiros, traseiros e intermediários;

d) lanternas de iluminação da placa traseira; e

e) lanterna de marcha-a-ré.

§ 5º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior devem ser aplicados, conforme o caso, quando da complementação do veículo.

§ 6º Os veículos inacabados (chassi de caminhão com cabina incompleta ou sem cabina, chassi e plataforma para ônibus ou microônibus, com destino ao concessionário, encarroçador ou, ainda, a serem complementados por terceiros) não estão sujeitos ao cumprimento dos requisitos de iluminação e sinalização, quanto à posição de montagem e prescrições fotométricas estabelecidas na presente Resolução, para aqueles dispositivos luminosos a serem substituídos ou modificados quando da sua complementação.

Art. 2º - Serão aceitas inovações tecnológicas ainda que não contempladas nos requisitos estabelecidos nos Anexos, mas que comprovadamente assegurem a sua eficácia e segurança dos veículos, desde que devidamente avaliadas e aprovadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 315, DE 8 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas

abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito, resolve:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora)

§ 1º - Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura. (Renumerado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação depedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições: (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma BrasileiraNBR 9050/2004 e suas atualizações. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

§ 3º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação do equipamento de que trata o § 2º. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:

1-Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2-Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3-Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4-Velocímetro;
5-Buzina;
6-Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente do Conselho

MARCELO PAIVA DOS SANTOS
Ministério da Justiça

SALOMÃO JOSÉ DE SANTANA RUI
Ministério da Defesa

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes

VALTER CHAVES COSTA
Ministério da Saúde

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente

ELCIONE DINIZ MACEDO
Ministério das Cidades

COMISSÃO ESPECIAL

EMENDA 1/2019

Art. 1.º O § 2.º do art. 40 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluído pelo art. 1.º do Projeto de Lei em epígrafe, passa a contar com a seguinte redação:

> "Art. 40. .....
> .....
> § 2.º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias." (NR)

Art. 2.º Fica suprimido o art. 250-A da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluído àquele diploma legal pelo art. 1.º do Projeto de Lei em epígrafe

Art. 3.º Fica suprimido o inciso II do art. 5.º do Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICATIVA

No primeiro mês de vigência da Lei n.º 13.290, de 23 de maio de 2016, que tornou obrigatório o uso de farol baixo aceso durante o dia, em todas as rodovias, regra cuja não observância passou a ser considerada infração média, com penalidade de perda de quatro pontos na Carteira Nacional da Habilitação e multa de R$ 130,00, a Polícia Rodoviária Federal registrou 117 colisões durante o dia, número 36% menor se comparado ao mesmo período do ano anterior, em que foram computadas 183 batidas.

Mas não é só. Relatórios outros formulados pela Polícia Rodoviária Federal e por segmentos organizados que atuam no setor demonstram que, além da redução de acidentes frontais, a medida também acarretou uma redução significativa do número de atropelamentos em estradas e, por via de consequência, o de mortes

Partindo dessa premissa, considero um grande e perigoso retrocesso restringir a aplicação da bem-sucedida regra apenas a rodovias de pista simples, na presunção de que manter os faróis acesos durante o dia só evita as colisões frontais. Da mesma forma, reputo ser inadmissível a previsão constante do art. 250-A que se pretende ver incluído ao Código Brasileiro de Trânsito, que considera como infração leve a conduta de se "deixar de manter acesa nas rodovias de pista simples, durante o dia, a luz baixa de veículo que não dispuser de luz de rodagem diurna". Além disso, prevê que tal conduta será "punida somente com multa" no caso de o "proprietário [do veículo] ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor".

Impõe-se manter, ao contrário, a vigência da multicitada Lei n.º

13.290/16, para que as normas nela contidas possam continuar a surtir seus regulares e benéficos efeitos.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

EMENDA 2/2019

Emenda modificativa

Art. 1.º O art. 147 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1.º do Projeto de Lei em epígrafe, passa a contar com a seguinte redação:

"Art. 147. .....
.....
§ 2.º .....
I – a cada três anos, para as pessoas com idade superior a oitenta anos;
II – a cada cinco anos, para as pessoas com idade superior a sessenta e inferior a oitenta anos;
III – a cada oito anos, para pessoas com idade superior a quarenta e inferior a sessenta anos;
IV – a cada dez anos, para pessoas com idade inferior a quarenta anos.
§ 2.º-A. Para efeito do disposto no § 2.º, sempre que o condutor mudar de faixa etária, o primeiro exame a ser realizado na nova faixa se dará na data do encerramento do prazo previsto para a sua realização, na faixa etária anterior." (NR)

JUSTIFICATIVA

Os exames de aptidão física e mental constituem uma importante ferramenta para a manutenção da segurança do trânsito, na medida em que evitam que motoristas com problemas de saúde venham a causar danos, muitas vezes irreversíveis, a pedestres e a outros motoristas.

Muito embora o Projeto de Lei traga uma regra de escalonamento entre as idades nele previstas (pessoas com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos e com idade superior a sessenta e cinco anos), creio ser de grande proveito estabelecer um escalonamento mais detalhado. Esse é o intuito da proposta de alteração, que leva em conta, dentre outras questões, constatações científicas no sentido de que, a partir dos quarenta anos de idade, ficam mais frequentes os problemas de visão[1], assim como que, a partir dos sessenta anos, quando o indivíduo passa a ser considerado idoso por nossa legislação[2], o número de problemas visuais aumenta sobremaneira.

[1] Informações colhidas na entrevista realizada pelo Dr. Dráuzio Varella com a oftalmologista Maria Aparecida Onuki Haddad, sobre "deficiência visual", disponível em: https://drauziovarella.uol.com.br/entrevistas-2/deficiencia-visual-entrevista/.

[2] De acordo com o *caput* do art. 1.º da Lei n.º 10.741, de 1.º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), considera-se idosa a pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

EMENDA 3/2019

Emenda supressiva

Art. 1.º Fica suprimida a alínea "g" do inciso I do art. 5.º do Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo supramencionado, constante da cláusula de revogação do Projeto de Lei, revoga regra constante do Código de Trânsito Brasileiro que prevê a cassação do documento de habilitação nas hipóteses em que o agente tenha sido condenado judicialmente pela prática de delito de trânsito, observado o disposto no art. 160 do mesmo diploma legal[3].

Na Exposição de Motivos n.º 00036/2019 MINFRA, que fundamenta as alterações propostas no Projeto de Lei, o sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Feitas, fez constar o que se segue, a respeito da revogação pretendida:

> "(...) Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito".

Em que pesem os fundamentos invocados pelo sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, observa-se que órgãos judiciais vêm aplicando devidamente a regra inserta no Código Brasileiro de Trânsito, nas hipóteses cabíveis.

Isso é o que fica demonstrado, por exemplo, no seguinte julgado do Superior Tribunal de Justiça:

> ADMINISTRATIVO. TRÂNSITO. CASSAÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO – CNH (ART. 263, III, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB). TRANSAÇÃO PENAL (ART. 76 DA LEI N. 9.099/95). NATUREZA JURÍDICA.

[3] Que dispõe: "Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.
§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados."

DOUTRINA E PRECEDENTES. NÃO-ENQUADRAMENTO NO CONCEITO DE CONDENAÇÃO CRIMINAL. INAPTIDÃO PARA FUNDAMENTAR A CASSAÇÃO DA CNH. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

1. Tratam os autos, na origem, de mandado de segurança impetrado contra ato do Detran/DF, por meio do qual se negou a renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH do impetrante, sob a alegação de que esse documento deveria ser cassado quando houvesse condenação judicial por delito de trânsito, conforme dita o art. 263 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

2. O writ foi concedido, porquanto se tenha verificado a ocorrência de transação judicial, sob o rito do art. 76 da Lei n. 9.099/95, instituto que, segundo o Tribunal a quo, não tem natureza jurídica de condenação criminal, o que afasta a possibilidade de cassação da CNH.

3. Natureza jurídica da transação penal: instituto pré-processual, oferecido antes da apresentação da inicial acusatória pelo Parquet, que impede a própria instauração da ação penal, não gera efeitos para fins de reincidência e maus antecedentes, por se tratar de "submissão voluntária à sanção penal, não significando reconhecimento da culpabilidade penal, nem de responsabilidade civil". Doutrina e precedentes do STJ.

4. Portanto, não há como se incluir as hipóteses de transação penal no conceito de "condenação judicial por delito de trânsito", para fins de aplicação do art. 263 do CTB.

5. Em suma: não se cassa CNH em razão de o infrator de trânsito ter sido beneficiado pela transação penal (art. 76 da Lei n. 9.099/95).

6. Recurso especial não provido.

(REsp 844.941/DF, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 02/12/2010, DJe 14/12/2010)

A exclusão da regra, conforme pretendido, constitui, nessa medida, um retrocesso que deve ser evitado pela sociedade brasileira.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

EMENDA 4/2019

Emenda supressiva

Art. 1.º Fica suprimida a alínea “b” do inciso I do art. 5.º do Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo supramencionado, constante da cláusula de revogação do Projeto de Lei, caso venha a ser aprovado, tem o condão de fazer com que seja excluída do Código de Trânsito Brasileiro a regra que exige que os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Aludida obrigatoriedade foi implementada no ano de 2015 (por meio da Lei n.º 13.103, de 2 de março daquele ano) como importante instrumento de desestímulo ao uso de drogas e como forma satisfatoriamente eficaz de se evitar que dependentes químicos conduzam veículos automotores, minimizando o número de acidentes de trânsito que poderiam ser provocados por motoristas nessas condições.

A exclusão da regra, nessa medida, constitui um retrocesso que deve ser evitado pela sociedade brasileira.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

EMENDA 5/2019

Emenda supressiva

Art. 1.º Fica suprimido o parágrafo único acrescentado ao art. 168 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único acrescentado ao artigo 168 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que a violação ao disposto no art. 64 do mesmo diploma legal, que disciplina o transporte de crianças em veículos automotores e determina a utilização (i) de dispositivos de retenção, vulgarmente conhecidos como “cadeirinhas”, por crianças com até sete anos e meio de idade e (ii) do cinto de segurança, no banco traseiro, para as com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos, será punida apenas com “advertência por escrito”.

De acordo com levantamento elaborado pelo Conselho Federal de Medicina (CFM), a cada hora, no Brasil, pelo menos cinco pessoas morrem, em média, vítimas de acidentes de trânsito. Nos últimos dez anos, os desastres em ruas e estradas deixaram o significativo saldo de mais de 1,6 milhão de feridos[4].

O mesmo estudo aponta que, a cada hora, em média cerca de vinte

[4] Disponível em: http://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28254:2019-05-22-21-49-04&catid=3.

pessoas dão entrada em um hospital da rede pública de saúde com ferimento grave decorrente de acidente de transporte terrestre. Ao avaliar o volume total de vítimas graves do tráfego, nos últimos dez anos (1.636.878), observa-se que 8,2% desses feridos são da faixa etária que vai de zero a catorze anos.

Afora todas as dores e os sofrimentos que os acidentes de trânsito ocasionam às vítimas e a seus familiares, especialmente nas hipóteses em que envolvem crianças, os números nos mostram que, atualmente, constituem eles um grave problema de saúde pública em nosso País, sobrecarregando os serviços de assistência, notadamente em prontos-socorros e em alas de internação dos hospitais.

Trata-se, em suma, de uma sucessão de tragédias diárias que, seja em decorrência de sua dimensão humana, seja em virtude de seus impactos negativos nas políticas públicas de saúde, podem e devem ser prevenidas, com vistas a se reduzir, de maneira gradativa, mas constante, sua ocorrência.

Seria de se esperar que o papel assumido pelo Estado brasileiro, nesse particular, fosse o de envidar todos os esforços para que acidentes com crianças fossem evitados e que o uso de equipamentos de proteção e segurança fosse exigido, com rigor cada vez maior, por nossas leis, como forma de se tentar minimizar a gravidade das lesões acarretadas pelos desastres de trânsito.

O que se vê no Projeto de Lei que se procura alterar, contudo e lamentavelmente, é o oposto, razão pela qual rogamos o apoio dos nobres Pares para evitar um retrocesso de tamanhas proporções para a sociedade brasileira.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

EMENDA Nº 6/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações nos arts. 282-A e 284 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico, devendo o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção, na forma definida pelo Contran.
>
> § 1º O proprietário e o condutor autuado deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.
>
> ....." (NR)
>
> "Art. 284. .....
>
> .....
>
> § 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por sessenta por cento do seu

valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.281, de 2016, trouxe grande avanço no processo administrativo relativo à aplicação das penalidades de multa por infração de trânsito, ao prever o Sistema de Notificação Eletrônica. Com essa medida, o condutor ou proprietário autuado passou a ter a opção de ser notificado eletronicamente, abrindo mão do direito de recorrer da autuação, mas ganhando, em compensação, um desconto de 40% no valor da multa.

Além de reduzir custos administrativos com o acolhimento e julgamento dos recursos e com a expedição das notificações via correio, o novo dispositivo legal agiliza o recebimento da receita proveniente do pagamento das multas. Na outra ponta, se beneficia o condutor pelo considerável desconto concedido. Trazendo agilidade ao processo administrativo, além de dar o benefício a todos os interessados, e não somente aqueles estados em que o Detrans aderiram ao sistema do Denatran.

No entanto, a medida não teve o alcance que esperava o legislador. Nem todo órgão autuador oferece essa opção ao condutor ou proprietário de veículo infrator.

Desse modo, apresentamos emenda que visa obrigar que o sistema de notificação eletrônico seja disponibilizado por todo órgão com competência para autuar infrações de trânsito. A supressão do termo “se disponível” no atual texto legal tem por objetivo evitar a livre interpretação pelos órgãos de trânsito da adoção ou não da notificação eletrônica.

Ademais, é fundamental que todo condutor e todo proprietário de veículo automotor mantenha seus dados atualizados, e não somente aquele que opte pela notificação eletrônica. Na verdade, é importante ressaltar que essa opção, prevista no § 1º do art. 284 do CTB, está em conflito com a infração tipificada no art.

241: “Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor: infração – leve; penalidade – multa”.

Assim, propomos emenda para corrigir essa dissonância e para tornar ainda mais efetivo o sistema de notificação eletrônica.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 7/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, as seguintes alterações no art. 24 da Lei nº 9.503, de 1997:

> “Art. 24.....
>
> .....
>
> XXII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração prever essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dá várias atribuições aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios, mas não inclui as penalidades de suspensão do direito de dirigir, mesmo nos casos em que o Código determine que essa penalidade seja aplicada de forma específica. Nesses casos, atualmente, o processo deve ser enviado ao órgão estadual de trânsito, atrasando a aplicação da penalidade. Para resolver a questão, estamos estendendo aos órgãos municipais a prerrogativa de também aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir.

Por se tratar de importante alteração no CTB para melhorar a atuação dos órgãos executivos de trânsito dos Municípios na fiscalização do tráfego, contamos com o apoio dos Parlamentares desta Comissão para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 8/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, as seguintes alterações no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 21.....
>
> .....
>
> XV – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração prever essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dá várias atribuições aos órgãos rodoviários de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mas exclui as penalidades de suspensão do direito de dirigir, mesmo nos casos em que o Código determine que essa penalidade seja aplicada de forma específica. Nesses casos, atualmente, o processo tem que ser enviado ao órgão estadual executivo de trânsito, atrasando a aplicação da penalidade. Para resolver a questão, estamos estendendo aos órgãos rodoviários a prerrogativa de também aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir.

Por se tratar de importante alteração no CTB para melhorar a atuação dos órgãos rodoviários na fiscalização do trânsito, contamos com o apoio dos Parlamentares desta Comissão para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA ADITIVA Nº 9/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe a seguinte modificação no § 9º do art. 271 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 271. .....
>
> .....
>
> § 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.
>
> ....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida simples, porém necessária para o fiel

cumprimento do disposto no § 9º do art. 271 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata da remoção de veículo em caso de alguma irregularidade.

De acordo com a redação em vigor, o veículo não será removido ao depósito do órgão com circunscrição sobre a via nos casos em que a irregularidade "puder ser" sanada no local da infração. No entanto, não basta que essa irregularidade possa ser sanada, mas que ela seja de fato sanada, pois somente assim o veículo estará em condições de circular em segurança.

Isso posto, apresentamos emenda para reparar esse pequeno, mas importantíssimo, equívoco no CTB.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 10/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, as seguintes alterações no art. 20 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 20.....
>
> XII – realizar a fiscalização de trânsito, autuar, notificar e aplicar as penalidades de advertência por escrito;
>
> XIII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração prever essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União;
>
> XIV – exercer a fiscalização e o controle de velocidade nas rodovias sob sua circunscrição;
>
> XV – realizar perícia nos locais de acidentes de trânsito." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dá várias atribuições à Polícia Rodoviária Federal (PRF), mas é omisso quando se trata das penalidades de advertência e de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que o Código determine que essa penalidade seja aplicada de forma específica. Nesses casos, atualmente, o processo tem que ser enviado ao órgão estadual de trânsito, dificultando e atrasando a aplicação da penalidade. Para resolver o problema, estamos estendendo à PRF a prerrogativa de também aplicar as penalidades de advertência e de suspensão do direito de dirigir.

Além disso, propomos acrescentar às atribuições da PRF a execução irrestrita

da fiscalização e o controle de velocidade nas rodovias sob sua circunscrição, permitindo com isso, que se utilize inclusive de radares fixos.

Os acidentes de trânsito têm acarretado para o nosso país um alto custo socioeconômico e, em razão da magnitude do problema, a implementação de esforços para conter e reverter a tendência crescente de fatalidade e da gravidade nesse tipo de ocorrência tornou-se prioridade nas instituições públicas responsáveis pela gestão do trânsito. Nesse sentido, destaca-se a importância da perícia ou investigação de acidentes de trânsito, tendo em vista que possibilita a elaboração de documentos com utilização de métodos científicos para elucidação desses sinistros. A realização de perícia em acidentes de trânsito pela PRF está prevista nos Decreto nº 1.655/95 e 9.662/2019, na Portaria MJ nº 224/2018 (Regimento Interno da PRF) e no Plano Estratégico da PRF (Portaria DG nº 28/2014).

> **Decreto nº 1.655, de 1995 (Define a competência da Polícia Rodoviária Federal, e dá outras providências)**
>
> (...)
>
> V - ***realizar perícias***, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;
>
> **Decreto 9.662, de 2019: Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Justiça e Segurança Pública, remaneja cargos em comissão e funções de confiança e transforma cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS.**
>
> Art. 47. A Polícia Rodoviária Federal cabe exercer as competências estabelecidas no § 2º do art. 144 da Constituição , no art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código Nacioal de Trânsito , no Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995 , e, especificamente:
>
> *(...)*
>
> *V - **realizar perícias de trânsito**, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;*
>
> **PORTARIA Nº 224, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2018. (Aprova o Regimento Interno da Polícia Rodoviária Federal)**
>
> **(...)**
>
> V - realizar levantamentos de locais, boletins de ocorrências, ***perícias de trânsito,*** testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, além de investigações imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;
>
> *Negritei*

A atividade pericial na PRF tem possibilitado a criação de uma base de dados mais confiável, retratando com maior fidedignidade os motivos pelos quais os acidentes ocorreram e permitindo melhor entendimento das circunstâncias que envolveram tais eventos.

As informações produzidas com os laudos periciais são importantes para orientar políticas públicas para melhoria da segurança viária, visto que possibilita realização de intervenções mais eficientes e focadas nos reais problemas.

A atividade de Perícia em Acidentes de Trânsito traz, indubitavelmente, inúmeras vantagens, especialmente no que se refere ao fortalecimento da imagem institucional perante a sociedade e a outros órgãos da Administração Pública. Diante da competência legal e dos inúmeros ganhos institucionais e sociais, e com vistas a alcançar as metas do Plano Nacional de Redução de Mortes - PNRM, projeto estratégico do Ministério da Justiça e Segurança Pública, a PRF planeja implantar a atividade pericial em âmbito nacional, com laudos e pareceres produzidos com o menor impacto possível nas atividades finalísticas já desempenhadas pela instituição, entregando à sociedade um trabalho perceptivelmente mais consistente e relevante.

A perícia em acidentes de trânsito tem potencial para:

- Orientar programas de prevenção de acidentes de trânsito;
- Produzir prova científica, essencial à instrução processual (cível ou criminal), à Polícia Judiciária, Ministério Público e Poder Judiciário, participando nos esforços para a redução da impunidade nos acidentes de trânsito;
- Contribuir para a redução dos custos decorrentes de acidentes de trânsito;
- Subsidiar à Advocacia-Geral da União (AGU) e à Previdência Social nas Ações Regressivas de Trânsito, ajuizadas em desfavor dos causadores de acidente de trânsito nas rodovias federais, visando ressarcir os valores pagos pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) a título de indenização e pensão à família das vítimas, bem como as parcelas futuras;
- Solidificar a imagem da PRF como instituição policial de excelência e indutora de políticas públicas de segurança viária;
- Apontar imperfeições estruturais e arquitetônicas na rodovia, com expressivo apoio à melhoria da segurança viária;
- Colaborar com os órgãos de controle de tráfego e de infraestrutura viária através de estudos de caso e do histórico de acidentes, analisados em maior profundidade;
- Identificar pontos a melhorar na segurança veicular e possíveis defeitos de fabricação;
- Estimular mudanças no comportamento do usuário do trânsito, identificando atitudes humanas inadequadas em acidentes de trânsito;

e

- Cooperar por meio de parcerias com o universo acadêmico, em busca de soluções concretas para a questão da segurança viária.

O Decreto nº 1.655, de 1995, que Define a competência da Polícia Rodoviária Federal, estabelece competência no inciso para "V - realizar perícias, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito"

Por se tratar de importante emenda para melhorar a atuação da Polícia Rodoviária Federal na fiscalização do trânsito e por meio da perícia poder agir tecnicamente para implantar a prevenção de futuros acidentes, esperamos vê-la aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 11/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações no art. 259 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 259. .....

.....

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se:

I – aquelas praticadas por pa sageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran previstas no art. 65;

II – aquelas previstas no art. 221, nos incisos I, IV, V, VI, VII, XXI do art. 230, e nos artigos 232, 233, 240, 241 e 242, sem prejuízo da aplicação das devidas penalidades e medidas administrativas cabíveis;

III – aquelas puníveis com suspensão do direito de dirigir." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) impõe ao condutor infrator algumas penalidades. Além da multa, a mais recorrente, o art. 259 do Código prevê que, a cada infração cometida, sejam computados pontos conforme a natureza da infração, de leve (três pontos) a gravíssima (sete pontos). Sempre que atingir 20 pontos no período de 12 meses, ao condutor será imposta a penalidade de suspensão do direito de dirigir, sem prejuízo da aplicação das multas.

Ocorre que algumas das infrações previstas no Código são especificamente puníveis com a penalidade de suspensão do direito de dirigir. Nesses casos, de acordo com o texto atual, aplicam-se as duas penalidades concomitantemente. Assim, não nos soa nada razoável que sejam computados os pontos dessas infrações no prontuário do condutor, pois, caso posteriormente venha a atingir os 20 pontos, esse condutor seria punido com a suspensão do direito de dirigir duplamente.

Ademais, algumas infrações apresentam características tipicamente administrativas. É o caso daquelas relativas à identificação, registro ou licenciamento do veículo, porte ou entrega de documentos e atualização cadastral de veículo ou condutor. Nesses casos, também não vemos razão para que se computem os pontos por essas infrações, uma vez que essas condutas não comprometem a segurança no trânsito. Entendemos que a aplicação das multas e medidas administrativas previstas no CTB são suficientes para punir a conduta irregular de natureza administrativa.

Isso posto, rogamos o apoio dos Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA ADITIVA Nº 12/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte alteração no art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 285. .....
>
> .....
>
> § 4º Na apresentação da defesa ou recurso, em qualquer fase do processo, para efeitos de admissibilidade, não serão exigidos documentos, ou cópia de documentos, emitidos pelo órgão

responsável pela infração.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, é muito comum que os órgãos ou entidades de trânsito exijam uma série de documentos para que o cidadão possa recorrer contra penalidade anotada em seu prontuário. Ocorre que a maioria dos documentos exigidos encontram-se em registros do próprio órgão solicitante, o que caracteriza, em nosso entender, um verdadeiro abuso cometido contra os infratores.

Nesse contexto, essa emenda proíbe que o órgão responsável pela infração solicite cópia de documentos que se encontrem em seu poder ou em seus sistemas informatizados. O objetivo é desburocratizar o processo de recurso, facilitando a vida dos condutores.

Por se tratar de importante emenda para propiciar ao cidadão o acesso à ampla defesa nos processos administrativos de recursos contra penalidade por infração de trânsito, esperamos vê-la aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA SUPRESSIVA Nº 13/2019

Suprima-se o parágrafo único do artigo 168, constantes do § 1º do Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei apresentado pelo Poder Executivo traz uma série de alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo declarado de modernizar a legislação e combater a violência no trânsito. A modificação proposta, no entanto, vai na contramão desse objetivo, configurando-se como um retrocesso na legislação.

A retirada da penalidade de multa para o transporte de crianças até 10 anos em veículos automotores está na contramão do conceito do CTB, o § 1º do art. 269 estabelece que **“§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.”**, grifei. A importância que o CTB dá as medidas que o adota para

atos infracionais, tem por objetivo único a proteção à vida e a incolumidade física das pessoas, incluindo todos os atores do trânsito, dentre os **passageiros,** considerados atores passivos do trânsito.

A penalidade de advertência por escrito foi criada no CTB para penalizar os infratores que não são contumaz nem reincidente e que as infrações cometidas estejam dentro dos requisitos do artigo 267 do CTB, “Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito, à infração de **natureza leve ou média**, passível de ser punida com multa, **não sendo reincidente o infrator, na mesma infração**, nos **últimos doze meses**, quando a autoridade, **considerando o prontuário do infrator**, entender esta providência como mais educativa.”.

O conceito da Penalidade de advertência por Escrito não pode ser alterado para um determinado tipo de infração, não cabendo a aplicação dessa penalidade para atos em que a previsão da penalidade de multa é Gravíssima. E não por acaso é Gravíssima, já que uma morte ou uma lesão grave pode ocorrer pelos simples fato do passageiro ou motorista estarem sem o cinto de segurança, em razão das **Condições adversas que são** aquelas que podem prejudicar o seu real desempenho no ato de conduzir um veículo, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito. O deslocamento da pessoa sem a proteção do cinto de segurança poderá causar o dano físico, até mesmo em uma frenagem brusca para evitar um atropelamento de animal ou para simplesmente desviar de um buraco.

Diariamente, por meio dos veículos de comunicação, vemos notícias sobre acidentes de automóveis. Podemos dizer que o dano mais comum que uma pessoa sofre ao acidentar-se de carro está diretamente ligado à coluna cervical e ao pescoço. Tais lesões são provocadas pelo movimento relativo da cabeça em relação ao tórax durante os acidentes.

Quando estamos dentro de um carro em movimento, nosso corpo está com a mesma velocidade que ele. Ao frearmos bruscamente ou quando o veículo se choca com outro objeto e para, nosso corpo tende a manter o estado de movimento. O resultado é que somos projetados para frente.

Isso pode ser verificado quando estamos num ônibus e ele para: a tendência é continuarmos nos movendo para frente. No caso do carro, se não estivermos usando o cinto de segurança, continuaremos a nos mover, enquanto o carro para: dessa forma, iremos nos chocar com o painel do carro ou seremos projetados para fora.

O cinto de segurança tem o objetivo de evitar esse deslocamento relativo, pois ele atua no tórax e na cintura, mantendo-nos presos ao banco.

Nas colisões por trás, o veículo acelera para frente e o banco atua sobre as costas, impulsionando o ocupante para frente. A aceleração da cabeça, entretanto, é feita por forças transmitidas pelo pescoço e pelo encosto. Quando o encosto é mal desenhado, a força sobre o pescoço pode ser muito grande, causando danos à coluna cervical e aos tecidos do pescoço.

Quem dirige com a cabeça muito afastada do encosto tem maior probabilidade de sofrer danos na coluna, em caso de acidente.

Danos ao corpo

Em acidentes de carro, normalmente há três tipos de trauma:[5]

- ***trauma por penetração:*** ocorre quando objetos cortantes ou pontiagudos penetram no corpo;

- ***trauma por impacto:*** danifica órgãos e tecidos quando parte do corpo colide com outros objetos, sofrendo forças localizadas;

- ***trauma por aceleração/desaceleração:*** danifica órgãos internos por acelerações diferentes das acelerações das partes do corpo.

A fim de diminuir os danos causados à coluna, os carros devem ter suportes para a cabeça em todos os bancos. Esses suportes devem ter uma altura mínima, alcançando pelo menos nove centímetros abaixo do topo da cabeça. Além disso, não devem estar a mais do que dez centímetros de distância, conforme explica o professor e Físico Domiciano Marques Graduado em Física.

Por maior que seja o zelo dos pais pelos seus filhos, sua obrigação de cuidado pode falhar ao não cumprir os requisitos legais que somente visam a proteção da vida e da incolumidade física da criança. Como podemos garantir que os pais cuidem da segurança no transporte de seus filhos se eles mesmos não cuidam de sua própria segurança? As estatísticas de acidentalidade demonstram que o alto índice de acidentes com mortes no Brasil, tem como causa principal **a falta de atenção dos motoristas**[6]**.**

Segundo o Dekra, no Relatório de Segurança Rodoviária de 2018, além da tecnologia do automóvel e das infraestruturas que são também examinadas neste relatório, as pessoas, em geral, desempenham um papel fulcral na segurança rodoviária, no que refere aos veículos utilitários. Considerando o fato de que, **em toda a Europa, cerca de 90% de todos os acidentes são causados por erros humanos**,

[5] SILVA, Domiciano Correa Marques da. "Inércia e lesões em acidentes"; *BrasilEscola*. Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/fisica/inercia-lesoes-acidentes.htm.
[6] Dados da Polícia Rodoviária Federal.

a sensibilização dos motoristas de veículos pesados ganha uma importância decisiva, nesta problemática.

Os dados do Ministério da Saúde demonstram que houve queda de 12,5% de mortes de crianças de 2008 a 2017. Coincidentemente em 2008 foi o ano de publicação da Resolução 277/2008 do CONTRAN, que regula a artigo 168 do Código, estabelecendo os requisitos de uso de cadeirinhas para transporte de crianças até 10 anos[7].

Em razão da vulnerabilidade das crianças como usuários do trânsito. Portanto, aliviar a punição para o transporte dos pequenos sem a devida proteção parece completamente descabido e vai de encontro às políticas defendidas por este Parlamento, em Especial a Lei nº 13.614, de 2018 que Criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescentou dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. no sentido de proporcionar um trânsito mais seguro para todos.

Essas são as razões que apresento para a retirada do parágrafo único do art. 168 do Projeto de Lei em tramitação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 14/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações no art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997:

> "Art. 61. .....
>
> .....
>
> § 3º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com dispositivo registrador de imagem, na forma definida pelo Contran.
>
> § 4º A localização, a sinalização e a necessidade de instalação de medidores de velocidade cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, observada a regulamentação do Contran e mediante a realização de estudos técnicos prévios.
>
> § 5º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização

[7] Dados DATASUS Ministério da Saúde.

de regulamentação de velocidade máxima permitida, respeitado os limites estabelecidos no §§ 1º e 2º, do caput, nos termos da regulamentação do Contran, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 6º Em trechos de estradas e rodovias onde não houver placa de regulamentação de velocidade máxima, poderá ser realizada a fiscalização com medidores de velocidade, desde que observados os limites de velocidade estabelecidos no § 1º.

§ 7º Em trechos considerados críticos, cujo limite máximo de velocidade é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho, a fiscalização de velocidade deverá ser indicada por meio de sinalização e realizada com medidor do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, dotado de dispositivo que mostre aos condutores a velocidade medida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de equipamentos eletrônicos para a verificação de velocidade tem sido uma constante em nosso País. Apesar da eficácia desses aparelhos na redução dos acidentes de trânsito, em muitos locais eles parecem ser instalados apenas com a finalidade de aumentar a arrecadação.

O uso indiscriminado dos conhecidos "pardais", sem os critérios técnicos devidos, tem gerado importantes distorções, que colocam em dúvida o nobre propósito da fiscalização: reduzir o número de mortos e feridos no trânsito.

Nesse sentido, propomos emenda que insira no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) critérios para a utilização de medidores eletrônicos de velocidade. Evidentemente, a regulamentação dessas regras cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), como já o fez por meio da Resolução nº 396, de 2011.

Isso posto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda, que visa a acabar com as famosas "pegadinhas" e valorizar esse valioso instrumento da fiscalização na busca pela paz no trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA Nº 15/2019

Incluam-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações nos arts. 12 e 19 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 12. .....

.....

XVI – aprovar, mediante proposta do órgão máximo executivo de trânsito da União, a aplicação de medida administrativa ao órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal pelo descumprimento das respectivas atribuições previstas neste Código ou em normas regulamentares.

.....” (NR)

“Art. 19. .....

.....

XXXI – submeter ao Contran proposta de medida administrativa a ser aplicada a órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal em razão de descumprimento das respectivas atribuições previstas neste Código ou em normas regulamentares e, mediante aprovação do Contran, aplica-la.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as normas regulamentares nele previstas, editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelecem diversas atribuições aos órgãos executivos de trânsito nas três esferas da federação.

Para o cumprimento de algumas das respectivas atribuições, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) – órgão máximo executivo da União – depende de ações de competência dos órgãos dos estados, do Distrito Federal e, quando existentes, dos municípios. É o caso das atribuições relativas ao Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach), ao Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), à organização da estatística geral de trânsito, entre outras.

Os prejuízos à Política Nacional de Trânsito são enormes. Ao deixarem de alimentar os bancos de dados nacionais, os órgãos estaduais comprometem todo o planejamento e a operação das medidas necessárias para garantir a segurança no trânsito. Os resultados se refletem no grave cenário de mortes e lesões decorrentes de acidentes.

Desse modo, a emenda que apresentamos prevê que, em caso do descumprimento por parte dos órgãos executivos de trânsito dos estados, do Distrito Federal ou dos municípios, o Denatran possa submeter ao Contran a aplicação de medidas administrativas com o intuito de assegurar que cada parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito desempenhe devidamente suas funções.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA ADITIVA Nº 16/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte alteração no inciso I do *caput* do art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 261. .....

.....

I – sempre que o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259:

a) 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

b) 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

c) 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

d) 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A quantidade enorme de acidentes de trânsito ainda é um dos graves problemas que aflige o nosso País. Por isso, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é bastante rigoroso na atribuição da pontuação por infrações cometidas, com o intuito de reduzir essa sinistralidade.

Temos observado, entretanto, que o limite de vinte pontos necessários para a suspensão da habilitação tem se mostrado inadequado ao longo do tempo, principalmente em razão do uso maciço da fiscalização eletrônica de trânsito no Brasil. Essa situação acaba por elevar o número de processos de suspensão da habilitação abertos pelos órgãos de trânsito, sem que, muitas vezes, a infração que deu causa à pontuação tenha, de fato, contribuído para um aumento do risco de acidentes de trânsito.

Ocorre que, o aumento substancial dos processos de suspensão tem gerado impunidades, pois os órgãos de trânsito não tem conseguido aplicar a penalidade de suspensão a todos os condutores que atingiram o limite de pontos.

A emenda que propomos tem por objetivo flexibilizar o limite de

pontuação máxima para aplicação da suspensão da habilitação de modo gradual. Propomos que a pontuação seja estendida de 20 para 25 pontos, desde que o condutor não tenha cometido mais de duas infrações gravíssimas; de 20 para 30 pontos para aqueles que tenham cometido, no máximo, apenas uma infração gravíssima; para 35 nos casos em que o condutor não tenha cometido qualquer infração gravíssima; e para 40 para quem não seja autor de qualquer infração grave ou gravíssima no período.

Esperamos com isso manter a filosofia rigorosa prevista no CTB, mantendo o foco na punição àquelas condutas mais graves, que colocam em risco a vida e a integridade física das pessoas.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA 17/2019

Dê-se ao art. 40 da Lei nº 9.503/97, constante do art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, a seguinte redação:

Art. 40. .....

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa:

a) durante à noite; e

b) durante o dia nos túneis, sob chuva e neblina ou cerração e nas rodovias.

.....

§ 1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que dispuserem de luzes de rodagem diurna ficam dispensados do acendimento dos faróis durante o dia nas rodovias e nos túneis providos de iluminação pública. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é retificar a redação dada pelo Projeto de Lei ao texto do art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro. O Projeto faz um rearranjo interno das disposições do artigo, de forma a prever o acendimento dos faróis baixos durante o dia em condições de chuva, neblina e cerração e também nas rodovias de pista simples.

Em prol da melhoria da visibilidade dos veículos, concordamos com a previsão de acendimento dos faróis em caso de chuva, neblina ou cerração, uma vez que o texto em vigor exige que nessas condições sejam acesas apenas as luzes de posição (faroletes).

Discordamos, entretanto, da exigência de faróis apenas nas rodovias de pista simples, uma vez que estudos apontam que os veículos com faróis acesos durante o dia podem ser enxergados a uma distância muito maior do que os que trafegam com as luzes apagadas. Ou seja, as condições de segurança do trânsito melhorariam, em maior ou menor grau, tanto nas rodovias de pista simples quanto nas de pista dupla.

Estudos técnicos produzidos pela NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration, agência de segurança de trânsito dos Estados Unidos, comprovam que a utilização do farol de luz baixa aumenta a visibilidade dos veículos, reduzindo 5% as colisões entre veículos e 12% os atropelamentos de pedestres.

Outro importante estudo intitulado como "A Review of Daytime Running Lights", publicado pela RACV em 2003, que fez uma revisão de vários estudos europeus sobre o tema e conclui que o uso do DRL (farol de rodagem diurna) reduz em 25% os acidentes com mais de um veículo e vítimas fatais, durante o dia (daytime multivehicle fatal accidents) e 28% os atropelamentos com vítimas fatais, durante o dia (daytime fatal pedestrian accidents).

Visto que a legislação visa o aumento da segurança viária e a redução dos índices de acidentes, apresentamos dados que contextualizam e demonstram o prejuízo ocasionado pelos acidentes de trânsito.

Os dados abaixo, levantados pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, demonstram que a medida pode ter contribuído com a redução da quantidade e gravidade dos acidentes.

É fundamental manter a obrigatoriedade do uso dos faróis acesos nas rodovias, mesmo nas de pista dupla, pois em virtude do limite regulamentar de velocidade para estas vias ser maior do que para as rodovias de pista simples, torna-se mais difícil a visibilidade dos demais veículos (que não sejam ônibus ou motocicletas), com a consequente ocorrência de colisões nas transposições de faixas, nas ultrapassagens, nos ingressos/saída de veículos em confluências/entroncamentos, atropelamentos de pedestres e ciclistas em travessias, principalmente nas zonas urbanas, além do que, certamente, muitos condutores, provenientes de uma via de pista dupla, não se lembrarão da necessidade de ligar o farol quando ingressarem em rodovias de pista simples.

Destarte, quando levamos em consideração os altos custos decorrentes dos atendimentos de acidentes de trânsito, o custo da troca de uma simples lâmpada, por desgaste não planejado na sua concepção, torna-se irrelevante.

Em que pese normas infralegais já preverem a exigência de que os veículos saiam de fábrica equipados com faróis de rodagem diurna (DRL), não podemos nos esquecer da existência de uma imensa frota em circulação que não possui este equipamento.

No primeiro mês de vigência da Lei, a PRF registrou 117 acidentes do tipo colisão frontal durante o dia, número 36% menor comparado aos 183 registrados no mesmo período de 2015. Nestes acidentes, 39 pessoas morreram e 67 ficaram gravemente feridas, números respectivamente 56% e 41% menores quando comparados ao mesmo período do ano passado, quando houve 88 óbitos e 113 feridos graves.

Consideramos que a análise dos prejuízos sociais causados pelos acidentes de trânsito é bem mais relevante que a análise dos custos e dificuldades para a troca das lâmpadas dos faróis, e que toda medida pertinente e tecnicamente comprovada para reduzir os trágicos dados de acidentes deve ser implementado, visto que a preservação da incolumidade física das pessoas está acima das dificuldades apresentadas.

Não há na justificação do projeto argumentos metajurídicos que a sustentem. A visibilidade trazida com o acendimento das luzes da luz baixa para veículos de transporte de passageiros e ciclomotores fora apenas estendida a todos os veículos, trazendo maior segurança a todos os usuários da via, especialmente os pedestres. Incongruente é comprar o custo das lâmpadas dos faróis com os custos sociais gerados pelos acidentes de trânsito no Brasil. Políticas de segurança viária devem ser tomadas para redução da violência no trânsito e o fator econômico, apesar de sempre ser considerado, deve ser relativizado diante da missão de salvar vidas.

Por essa razão, estamos propondo uma nova redação ao art. 40 do CTB, com as alterações que acreditamos serem importantes e necessárias para a correta aplicação da Lei.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA ADITIVA Nº 18/2019

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 56-A. Será admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre os veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via, desde que observadas, simultaneamente, as seguintes condições:

I - quando o fluxo estiver parado ou muito lento;

II - a passagem deverá ser realizada em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos;

III - havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 1º Não será admitida a passagem motocicletas, motonetas e ciclomotores entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 2º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixas de retenção específicas para os veículos de que trata o caput, junto a semáforos, imediatamente à frente da faixa de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.

§ 3º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no inciso III do caput.

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - Acrescenta parágrafo único ao art. 211:

"Art. 211.....

Parágrafo único. Não configura a infração prevista no caput a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos." (NR) IV - Acrescenta o seguinte inciso X ao art. 244:

"Art. 244 .....

.....

X – em desacordo com o art. 56-A: Infração – grave; Penalidade – multa. ....." (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do mês subsequente após 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes envolvendo motocicletas e similares é uma das grandes preocupações dos especialistas em segurança viária. De acordo com dados da Seguradora Líder DPVAT, no ano de 2017, os acidentes envolvendo motocicletas representaram 74% das indenizações pagas, com 285.662 (duzentos e oitenta e cinco mil, seiscentos e sessenta e dois) casos, embora represente 27% da frota nacional.

A solução apontada pelo autor na prática veda o trânsito de motocicletas entre veículos, o que hoje é normal observar, principalmente nas grandes cidades. Na verdade esse assunto não é novo. Pelo menos desde o novo Código de Trânsito, há mais de 20 anos, a preocupação com o trânsito de motocicletas no corredor é grande. Inclusive, o Congresso Nacional aprovou um texto que proibia esse tipo de manobra, mas foi vetado pelo então presidente da república Fernando Henrique Cardoso, com a seguinte fundamentação:

> "Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações." (Mensagem de Veto nº 1.056, de 23 de setembro de 1997).

Ao longo dos anos o tema tem sido debatido profundamente, basicamente com três posições: proibir total, deixar como está ou um meio termo, com a permissão sob determinadas restrições. O último dos debates ocorreu sob nossa coordenação, por meio de Audiência Pública na Comissão de Viação e Transporte - CVT, quando da discussão do Projeto de Lei nº 5007/2013 e seus apensados, no dia 28 de junho de 2016, com a participação de diversos especialistas, inclusive representantes dos motociclistas, dos fabricantes de motocicletas, do município de São Paulo e o presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária.

Da Audiência Pública restou a sugestão de que se adotasse o ponto de equilíbrio entre as propostas, permitindo que as motocicletas somente transitassem entre os veículos somente quando o trânsito estivesse parado ou muito lento, conforme apresentamos no parecer daquele Projeto de Lei e reproduzimos, em parte, na presente proposta.

Uma das propostas, inclusive aprovada no Senado Federal, era de que deveriam ser criadas faixas exclusivas para motocicletas. Conforme argumentamos na época, "tal ideia, apesar de positiva no que se refere à melhoria da mobilidade desses tipos de veículos, não atende ao fim a que se propõe". Como exemplo, citamos a cidade de São Paulo, onde a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) criou faixas exclusivas para esses veículos em três avenidas paulistas, mas acabou desativando todas por registrarem um aumento de 700% na ocorrência de sinistros, conforme manifestação do representante daquela entidade na referida

audiência pública. Além disso, a criação de faixas exclusivas para motocicletas e similares criaria conflitos com as faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, criando mais segregação num espaço reduzido e com grande quantidade de veículos e pedestres transitando diariamente. O que se defende atualmente é um trânsito inclusivo e compartilhado.

Por outro lado, a restrição completa do tráfego não resolveria totalmente a situação, eis que o uso de motocicletas é assim em diversos países do mundo. Além disso, a grande frota de motocicletas nos grandes centros, caso não seja dada uma alternativa, aumentará ainda mais os engarrafamentos.

Por essa razão, entendemos ser melhor seguir a ideia de se estabelecer uma faixa virtual entre os veículos, a ser utilizada sob determinadas condições. Na verdade, as motocicletas já trafegam entre veículos, mas de forma precária, sem controle, sem regras, sem segurança. Por essa razão, consideramos que, nas situações de trânsito parado ou muito lento, a passagem entre veículos deve ser autorizada pela legislação, como elemento de compensação para a mobilidade urbana. Para tanto, estamos propondo a presente emenda, mas com uma ideia mais adequada à nossa realidade, nos mesmos termos já apresentados no parecer ao PL 5007/2013, aprovado na CVT, com as seguintes condições:

> "1) Permitir a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos somente na hipótese de fluxo parado ou muito lento, visto que com o fluxo normal os veículos de duas rodas conseguem trefegar normalmente nas faixas de circulação – neste caso é impossível determinar uma distância mínima entre os veículos ou a delimitação de velocidade máxima de passagem, em face da dinâmica do trânsito e a dificuldade dessa verificação, por essa razão optamos por determinar que a passagem seja realizada com velocidade reduzida, seguindo parâmetros já adotados pelo CTB em seu artigo 220 (Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito);
>
> 2) Havendo mais de duas faixas de circulação no mesmo sentido, restringir esse tráfego entre as duas faixas mais à esquerda, visto que atualmente as motos circulam em qualquer entre-faixa, o que gera muitos transtornos e acidentes; não se utiliza a entre-faixa mais à direita porque esse ambiente é utilizado para os veículos lentos e de maior porte;
>
> 3) Instituir a possibilidade de os órgãos de trânsito criarem faixas de retenção específicas para os veículos de duas rodas junto a semáforos, imediatamente a frente dos demais veículos, facilitando o avanço daqueles veículos quando da liberação do fluxo. Essa solução tem sido adotada na cidade de São Paulo, demonstrando ser uma alternativa positiva para assegurar fluidez no trânsito e evitar acidentes, tendo em vista que a saída coletiva preferencial dos veículos de duas rodas, ao comando da sinalização semafórica, situa-se no campo visual dos motoristas de veículos que lhes sucedem. De acordo com a CET, que implementou esses "bolsões" em diversos cruzamentos em São Paulo

> (Projeto Frente Segura), em alguns pontos foi constatada a redução de 28% em atropelamentos de pedestres por motocicletas e 25% de acidentes envolvendo esses veículos;
>
> 4) Define-se como sendo infração de natureza "grave", o descumprimento das condições estabelecidas para a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos."

Além disso, para dar eficiência à norma, estamos propondo a alteração do art. 211 do CTB, para excluir a punição de motocicletas, motonetas e ciclomotores, no caso de ultrapassagem de veículos junto a semáforo e outras retenções de fluxo.

Por fim, acreditamos que o prazo de 180 (cento e oitenta) dias é razoável para a implementação das medidas ora inseridas ou alteradas no CTB.

Esperamos com isso normatizar a prática já existente, entre os condutores de motocicletas e outros veículos, precisando ser regulamentada para não haver abusos na fiscalização.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado Federal **HUGO LEAL**

EMENDA SUPRESSIVA 19/2019

Suprima-se o art. 1º do Projeto de Lei 3.267/19, de 04 de junho de 2019, que visa a alterar o parágrafo único do art. 168 do Código de Trânsito Brasileiro.

JUSTIFICAÇÃO

O referido Projeto de Lei possui a proposição de revisão do Código de Trânsito Brasileiro. Este apresenta necessidades de revisão importantes, como os parágrafos dedicados às novas vias alternativas de transporte ciclomotor. Esta modificação visa a atualizar o Código, estimular a evolução da gestão do trânsito e dar ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com o foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito.

No entanto, com a exclusão de algumas normas, torna-se retrógado o foco pautado pela emenda em questão. O artigo que salta aos olhos à luz dessa ideia é que corresponde a medidas liberalizantes tomadas em relação à segurança infantil no trânsito, notadamente o parágrafo único do art. 168, que torna unicamente a resolução do art. 64 sancionável com advertência por escrito. A justificativa evoca o decidido pelo Supremo Tribunal Federal na ADI no 2.998, que afastou a possibilidade de estabelecimento de sanções por parte do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), argumentando evitar exagero punitivos.

Contudo, a sanção estabelecida não foi posta por resolução do CONTRAN, foi posta em vigor pela própria lei, logo não se configura matéria da ADI, ao contrário da modificação do art. 161, além da contradição do projeto de lei que redige sobre a inobservância das normas de segurança para crianças estabelecidas pelo Código isentar o artigo que fala sobre o transporte de crianças das penalidades expressas.

Ademais, a punição sobre inobservância das normas de segurança para crianças deve ser severa devido à função garantidora implícita que os responsáveis possuem ao transportarem crianças. Estes já estão sendo negligentes à sua obrigação implícita de impedir um resultado danoso ao não possuírem o equipamento obrigatório para atender a essa necessidade.

Portanto, de acordo com a proposição posta na justificativa, torna-se inapropriado o abrandamento da punição direcionada aos responsáveis que transportem crianças, além de desconexo ao artigo o uso da ADI referida.

É, portanto, com o intuito de aprimoramento e busca da eficácia do texto inicial que se apresenta a presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **LEÔNIDAS CRISTINO**
PDT/CE

EMENDA Nº 20/2019

Inclua-se, onde couber, no texto do PL 3.267/19, os seguintes artigos:

"Art.147.....

.....

V – de direção veicular, realizado em via pública urbana e em rodovias, fora do perímetro urbano, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se."(NR)

Art.148. .....

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva, de direção em rodovias, fora do perímetro urbano, nesse caso com o limite mínimo de vinte por cento de aulas, e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados ao trânsito.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As rodovias brasileiras são de fundamental importância para o funcionamento da nossa economia e para a locomoção das pessoas no território nacional. Entretanto, nessas mesmas rodovias ocorrem, todos os anos, um número alarmante de acidentes automobilísticos, com milhares de mortos e feridos.

De acordo com dados apresentados pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), apenas nas rodovias federais policiadas, no período de 2007 a 2017, ocorreram mais de 1,6 milhão de acidentes, deixando mais de um milhão de pessoas feridas e 83.481 mortos, em onze anos, uma média de 20,8 mortos por dia.

Os condutores jovens estão entre os mais suscetíveis aos desastres automobilísticos. Segundo estudo da ABRAMET (Associação Brasileira de Acidentes e Medicina do Tráfego) publicado em 2017, as ocorrências de ferimentos e mortes envolvendo motoristas jovens em acidentes de trânsito são assustadores. Apenas no ano de 2015, do total de 39.131 mortos no trânsito urbano e nas rodovias, 9.235 pessoas tinham idade entre 20 e 29 anos, o que corresponde a 23,6% dos óbitos ocorridos naquele ano, em todo o País.

Se nas vias urbanas a experiência ao volante é de fundamental importância para se conduzir o veículo com segurança, nas rodovias esse aspecto é ainda mais relevante, uma vez que a dinâmica do trânsito nesses locais exige maior destreza para livrar-se de acidentes ou para minimizar os seus danos.

Estudos indicam que a falta de experiência dos novos condutores pode ser perigosa para o tráfego em segurança na rodovia, pois as habilidades e percepções necessárias ainda não foram totalmente desenvolvidas.

Nesse sentido, parece-nos fundamental que o condutor em sua formação receba o mínimo de vinte por cento de aulas ministradas pelas autoescolas em rodovias, em razão das diferenças significativas em relação à direção nas vias urbanas.

Queremos, portanto, com esta Emenda, que condutores em estágio de formação concluam o mínimo de vinte por cento de aulas de direção de veículos em rodovias, fora do perímetro urbano, para evitar que posteriormente já de posse da carteira de habilitação e sem experiência coloquem em risco a sua vida e a dos demais

cidadãos que as utilizam.

Por essa razão, esperamos contar com o apoio dos Nobres Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de setembro de 2019.

Deputado LUIZÃO GOULART
Republicanos/PR

EMENDA Nº 21/2019

Inclua-se, onde couber, no texto do PL 3.267/19, o seguinte artigo:

"Art.259.....
.....

§ 5º A pontuação descrita no *caput* não será computada no caso das infrações previstas no art. 221, nos incisos I, IV, V, VI e VII do art. 230, e nos artigos 232, 233, 238, 240, 241 e 242, sem prejuízo da aplicação das devidas penalidades e medidas administrativas cabíveis." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O mais importante princípio do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é a segurança no trânsito. Já no art. 1º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB, o legislador dispõe que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito". Para que o cidadão possa exercer o direito de ir e vir pelas vias públicas, antes se faz necessário que o Estado estabeleça as regras para que essa circulação ocorra de modo organizado e, sobretudo, seguro.

Nesse sentido, são definidas diversas condutas irregulares e inseguras caracterizadas como infrações de trânsito. Como forma de coibir a prática dessas condutas, o CTB impõe ao condutor infrator algumas penalidades, entre as quais a multa é a mais recorrente. Adicionalmente, o art. 259 do Código prevê que, a cada infração cometida, são computados pontos conforme a natureza da infração, de leve (três pontos) a gravíssima (sete pontos).

Ocorre que algumas das condutas tipificadas como infração de trânsito apresentam características notadamente administrativas, tais como aquelas relativas à identificação, registro ou licenciamento do veículo, porte ou entrega de

documentos e atualização cadastral de veículo ou condutor. Como essas condutas não comprometem a segurança no trânsito, não vemos razão para que o condutor ou o proprietário do veículo sejam computados pontos no prontuário junto ao órgão de trânsito. Entendemos que a aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no CTB são suficientes para punir a conduta irregular, bem como para coibir o cometimento de novas infrações dessa natureza.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação da Emenda proposta.

Sala das Sessões, em de setembro de 2019.

Deputado PROF. LUIZÃO GOULART
Republicanos/PR

EMENDA ADITIVA Nº 22/2019

Dê-se a seguinte redação ao artigo 109 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo Projeto de Lei nº 3267, de 2019:

> "Art. 109. O transporte de carga no interior de veículos destinados ao transporte de passageiros deve ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, exceto quando não bloquearem a visibilidade do condutor e não oferecerem riscos aos ocupantes."

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 1997, "institui o Código de Trânsito Brasileiro". Assim, com o objetivo de aperfeiçoar o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, no tocante ao transporte de bagagens do interior do veículo, a proposta pretende deixar mais clara a legislação de trânsito nesse sentido.

A medida se mostra necessária para que o bom senso e a lei possam andar juntos, dando ao motorista a possibilidade de carregar dentro do veículo destinado ao transporte de passageiros, objetos que não ofereçam nenhum risco aos ocupantes, bem como não bloqueiem a visibilidade do condutor.

Ao analisarmos o exemplo do acondicionamento de bagagens no interior de aeronaves, temos como regra geral que o objeto deve ir no compartimento fechado. Porém, a depender da carga, ela pode ser transportada em baixo dos assentos.

A Resolução CONTRAN nº 349 de 17 de maio de 2010, tem por objetivo regulamentar o transporte eventual de cargas, como reza o art. 109 do CTB. Mas existe uma enorme dificuldade de entender o que diz a resolução e a interpretação dos órgãos de fiscalização.

No meio de toda essa situação se encontra o cidadão comum, que na grande maioria não sabe como proceder, pois a norma não é clara, e fica sujeito a receber multa além dos pontos na carteira.

Diante das razões apontadas, convoco os nobres pares a apoiarem a presente emenda.

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2019.

ELIAS VAZ
Deputado Federal – PSB/GO

EMENDA ADITIVA Nº 23/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Acrescente-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com as seguintes alterações:

> "Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.
>
> .....
>
> §5º Aplica-se aos crimes previstos neste capítulo, com exceção dos artigos 302, 308 e os que causem lesão corporal grave ou gravíssima, o disposto no Art. 69 da Lei 9.099/1995."

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do acréscimo do parágrafo quinto é muitíssimo relevante e deve ser encarada sob a perspectiva da efetividade da norma, deixando de forma clara a possibilidade da utilização dos institutos da Lei 9.099/1995, especialmente a utilização do Termo Circunstanciado de Ocorrências, já amplamente utilizado por quase todas as Polícias do Brasil, e

que representa um grande avanço da legislação nacional.

A atual sistemática leva em consideração a necessidade da prisão em flagrante (prisão captura), condução coercitiva, audiência preliminar, lavratura do auto de prisão em flagrante, recolhimento ao cárcere, comunicação da prisão ao juiz e a defensoria e toda a parte judicial do procedimento comum ordinário, que ao final será oferecido a transação penal uma vez que a pena mínima é igual a um ano, ou seja, se tem um custo 50 (vezes) maior para o mesmo resultado, se a pena fosse até dois anos, aplicar-se-ia os institutos da Lei 9.099/95 desde o início.

O pior de tudo é o fato que o flagrante para uma dura em média 5 (horas), se a ocorrência for durante a semana e nos grandes centros urbanos. Se for nas sextas-feiras, nos finais de semana e feriados, ou em locais foras dos grandes centros urbanos, o mesmo flagrante pode durar até 12 horas. Isso significa que o agente fiscalizador, agente de trânsito ou policial, ficam, quando se deparam com uma ocorrência de simples embriaguez, quase todo seu plantão em um delegacia de polícia, o que por óbvio é contraproducente, vez que deixou de fiscalizar e evitar dezenas de acidentes e outras ocorrências.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, Setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 24/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º e 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 40. .....:

I - o condutor manterá acesos os faróis de luz baixa do veículo:

a) durante a noite;

b) mesmo durante o dia nos túneis, sob chuva, neblina ou cerração e nas rodovias;"

"§1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite."(NR).

"§ 2º Os faróis de rodagem diurna substituem os faróis de luz baixa nas rodovias durante o dia." (NR)

"Art. 105.....

VIII - faróis de rodagem diurna." (NR)

"§ 9º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de veículos automotores e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 4º (quarto) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 6º (sexto) ano, após esta definição, para os demais veículos automotores zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados."

"Art. 250. .....

I - deixar de manter acesos os faróis de luz baixa nas situações de que trata a alínea "a", do inciso I do caput e o § 1º do art. 40: (NR)

Infração - média;
Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

Art. 5º Ficam revogados:

~~"a) o inciso IV do caput e o parágrafo único do art. 40;"~~

JUSTIFICAÇÃO

Correção do termo técnico para se referir ao que é chamado de DRL (faróis de rodagem diurna), além de equacionar o termo já regulamentado pelo CONTRAN (Res. 227/07 e 667/17).

Em virtude da importância dos faróis de rodagem diurna para a manutenção da Segurança Viária, torna-se fundamental a transposição, para a lei, dos prazos previamente estabelecidos pela regulamentação do CONTRAN em vigor (Res. 667/17):

a) novos projetos de veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2021;

b) todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2023.

Desta forma, garantindo o seu cumprimento e dificultando eventuais adiamentos.

Estudos técnicos produzidos pela NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration, agência de segurança de trânsito dos Estados Unidos, comprovam que a utilização do farol de luz baixa aumenta a visibilidade dos veículos, reduzindo 5% as colisões entre veículos e 12% os atropelamentos de pedestres.

Outro importante estudo intitulado como "A Review of Daytime Running Lights", publicado pela RACV em 2003, que fez uma revisão de vários estudos europeus sobre o tema e conclui que o uso do DRL (farol de rodagem diurna) reduz em 25% os acidentes com mais de um veículo e vítimas fatais, durante o dia (daytime multivehicle fatal accidents) e 28% os atropelamentos com vítimas fatais, durante o dia (daytime fatal pedestrian accidents).

Visto que a legislação visa o aumento da segurança viária e a redução dos índices de acidentes, apresentamos dados que contextualizam e demonstram o prejuízo ocasionado pelos acidentes de trânsito.

Os dados abaixo, levantados pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, demonstram que a medida pode ter contribuído com a redução da quantidade e gravidade dos acidentes.

É fundamental manter a obrigatoriedade do uso dos faróis acesos nas rodovias, mesmo nas de pista dupla, pois em virtude do limite regulamentar de velocidade para estas vias ser maior do que para as rodovias de pista simples, torna-se mais difícil a visibilidade dos demais veículos (que não sejam ônibus ou motocicletas), com a consequente ocorrência de colisões nas transposições de faixas, nas ultrapassagens, nos ingressos/saída de

veículos em confluências/entroncamentos, atropelamentos de pedestres e ciclistas em travessias, principalmente nas zonas urbanas, além do que, certamente, muitos condutores, provenientes de uma via de pista dupla, não se lembrarão da necessidade de ligar o farol quando ingressarem em rodovias de pista simples.

Destarte, quando levamos em consideração os altos custos decorrentes dos atendimentos de acidentes de trânsito, o custo da troca de uma simples lâmpada, por desgaste não planejado na sua concepção, torna-se irrelevante.

Em que pese normas infralegais já preverem a exigência de que os veículos saiam de fábrica equipados com faróis de rodagem diurna (DRL), não podemos nos esquecer da existência de uma imensa frota em circulação que não possui este equipamento.

No primeiro mês de vigência da Lei, a PRF registrou 117 acidentes do tipo colisão frontal durante o dia, número 36% menor comparado aos 183 registrados no mesmo período de 2015. Nestes acidentes, 39 pessoas morreram e 67 ficaram gravemente feridas, números respectivamente 56% e 41% menores quando comparados ao mesmo período do ano passado, quando houve 88 óbitos e 113 feridos graves.

Consideramos que a análise dos prejuízos sociais causados pelos acidentes de trânsito é bem mais relevante que a análise dos custos e dificuldades para a troca das lâmpadas dos faróis, e que toda medida pertinente e tecnicamente comprovada para reduzir os trágicos dados de acidentes deve ser implementada, visto que a preservação da incolumidade física das pessoas está acima das dificuldades apresentadas.

Não há na justificação do projeto argumentos metajurídicos que a sustentem. A visibilidade trazida com o acendimento das luzes do luz baixa para veículos de transporte de passageiros e e ciclomotores fora apenas estendida a todos os veículos, trazendo maior segurança a todos os usuários da via, especialmente os pedestres. Incongruente é comprar o custo das lâmpadas dos faróis com os custos sociais gerados pelos acidentes de trânsito no Brasil. Políticas de segurança viária devem ser tomadas para redução da violência no trânsito e o fator econômico, apesar de sempre ser considerado,

deve ser relativizado diante da missão de salvar vidas.

Inciso IV: a luz de posição não alcança o fim exigido para segurança viária nas condições de tempo previstas no dispositivo, e assim guardará sincronia com o ANEXO I, onde propomos um novo conceito de luz de posição. Assim, não haverá mais exigência desta luz com o veículo em movimento, por não dar a segurança viária devida.

Conforme alterações propostas anteriormente, a alteração do inciso I do artigo 250 visa corrigir o termo técnico utilizado para se referir a luzes baixas do farol, bem como prever medida administrativa para regularização, já que para a manutenção da Segurança Viária é imprescindível a regularização da infração com a devida retenção do veículo até que sejam acionados os respectivos equipamentos do sistema de iluminação. Tal dispositivo se refere apenas a infração de deixar de manter os faróis de luz baixa durante a noite, prevendo infração média.

Já quanto a criação da infração diferenciada no artigo 250 A, entende-se que é fundamental manter a obrigatoriedade do uso dos faróis acesos nas rodovias, mesmo nas de pista dupla, pois em virtude do limite regulamentar de velocidade para estas vias ser maior do que para as rodovias de pista simples, torna-se mais difícil a visibilidade dos demais veículos (que não sejam ônibus ou motocicletas), com a consequente ocorrência de colisões nas transposições de faixas, nas ultrapassagens, nos ingressos/saída de veículos em confluências/entroncamentos, atropelamentos de pedestres e ciclistas em travessias, principalmente nas zonas urbanas, além do que, certamente, muitos condutores, provenientes de uma via de pista dupla, não se lembrarão da necessidade de ligar o farol quando ingressarem em rodovias de pista simples.

Distintamente da infração de deixar de manter acesos os faróis de luz baixa durante a noite, para as demais situações, entendemos relevante a criação do tipo infracional, porém, com infração leve, além da previsão de medida administrativa.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA ADITIVA Nº 25/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Acrescente-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 105.....

IX - gravador de dados de acidentes de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

X - Os ônibus e microônibus e demais veículos utilizados no transporte público e coletivo de passageiros, inclusive escolar, deverão contar com dispositivo de segurança que impossibilite a sua partida com as portas abertas, ou mesmo quando em movimento.

§7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dispositivos e informações dos equipamentos obrigatórios previsto neste código e em regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados a fiscalização em cumprimento as suas disposições.

§8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o parágrafo anterior, as instituições públicas referidas, poderão requisitar, a qualquer tempo dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras, concessionárias de veículos nacionais ou

importados, os dados necessários a completude do atendimento."

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo do inciso IX, ao Art. 105 tem o objetivo de tornar o gravador de dados de acidentes de trânsito é um dispositivo fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, já que infelizmente uma quantidade significativa de acidentes ocorrem em nosso País e sua elucidação muitas vezes é extremamente difícil, gerando processos longos e pouco técnicos, dificultando a responsabilização dos culpados e sua eventual reparação, sendo necessário a disponibilização de instrumentos para facilitar essa investigação e determinar as verdadeiras causas dos acidentes.

Conhecendo as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, através do levantamento técnico da investigação e da perícia, com o suporte dos dados obtidos através do gravador de dados de acidentes de trânsito, os boletins e laudos produzirão informações que poderão orientar os programas de prevenção de acidentes e a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, dentre outras.

A instalação desse dispositivo será facilitada porque todos os veículos com airbag (equipamento obrigatório, conforme a Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009) já têm um módulo de controle (computador) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim ao disparar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos 5s anteriores ao impacto, força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o ABS entrou em funcionamento e até mesmo definir se a sua causa fora erro humano (imprudência) ou defeito mecânico do veículo, dentre outros.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava as informações de diversos sensores eletrônicos

disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no país em janeiro de 2017.

É oportuno lembrar que a Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada em 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito". Recomendou-se aos países-membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nesse período, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo. Com a adesão ao Pacto, o Brasil assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por acidente de trânsito a partir de um plano de ação nacional entre os anos de 2011-2020.

Ao final desse período, o Parlamento brasileiro se alinhando ao esforço normativo mundial editou Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro 2019-2028 (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. Assim, o governo brasileiro, se comprometem a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito, o que inclui aperfeiçoar o processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados.

Já no que tange ao acréscimo do inciso X, a presente alteração objetiva conferir mais segurança aos usuários do transporte público coletivo de passageiros, vez que há grande número de acidentes envolvendo a abertura de portas, especialmente no trânsito urbano das cidades. Vez que é muito comum, e facilmente observável, os condutores ao chegarem ou sair dos pontos de ônibus com as portas abertas, gerando em enorme risco a vida dos passageiros, inclusive no transporte escolar.

Com a sugestão de criação do equipamento obrigatório denominado "gravador de dados de acidente de trânsito", uma espécie de "caixa preta" do veículo automotor, as disposições do parágrafo 7º tornar-se necessárias à medida que de nada adiantaria a existência do equipamento, se

os órgãos e entidades públicas responsáveis pelo atendimento ao acidente não pudessem ter acesso ao respectivo dispositivos seria um grande contrassenso. Por outro lado, todos os demais equipamentos obrigatórios, as informações e dados deles devem estar igualmente disponíveis, seja para equipe responsável pelo atendimento do eventual acidente, seja os responsáveis por fiscalizá-los, uma vez que sem esse acesso, o cumprimento do comando legal se tornaria inócuo. A exigência contida no parágrafo oitavo é uma continuidade necessária e imprescindível das disposições contidas no parágrafo antecedente, já que em muitas ocasiões as empresas responsáveis pela cadeia produtiva de veículo contém informações adicionais que são extremamente necessários a completude da dinâmica e atendimento dos acidentes, especialmente os que contém vítimas. Diante disso, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 26/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altera dispositivos ao Projeto de Lei nº 3267, de 4 de junho de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de

trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e as normas do CONTRAN.

~~§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga e o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado.~~

§ 3º Aos veículos construídos especificamente para o transporte de cargas indivisíveis que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, vazios ou carregados com carga indivisível, bem como aos guindastes auto propelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses a dois ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias. (NR)

~~§ 4º O CONTRAN definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo será exigida.~~

"Art. 101-A. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de cargas com limites de peso e dimensões estabelecidos por regulamentação específica pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com validade de até 2 anos, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias."

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 101 deve restringir-se à regulamentação do transporte de cargas indivisíveis e do trânsito de veículos especialmente projetados para este tipo de transporte, que em virtude das suas dimensões, peso e velocidade desenvolvida devem ser exceção à regra e ser regidos por normas mais

restritivas, uma vez que representam, em função das suas características, ameaças à segurança viária, como a dificuldade de serem ultrapassados em virtude das suas dimensões e a lentidão que causam no fluxo de veículos quando carregados em função do seu peso.

Para alcançar o intento do Projeto de Lei, propõe-se a criação do artigo 101-A, quer regulará uma situação que está amparada nas Resoluções mas, não tem respaldo nem previsão da sua possibilidade no CTB, que é o transporte de cargas regidas por regulamentação específica, que seria o caso da Resoluções 211/2006, 594/2015 e 701/2017, etc; as condições de circulação destes veículos merecem uma análise mais detalhada para a concessão de AETs (Em virtude das características de construção das vias e suas obras de arte) mas, havendo condições de circulação e viabilidade técnica, não devem ser tão restritas quanto a circulação das cargas indivisíveis.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA ADITIVA Nº 27/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Acrescente-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 279-A. O veículo abandonado, deteriorado ou acidentado será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, componente do Sistema Nacional de Trânsito, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da

regulamentação do CONTRAN.

§1º A remoção do veículo acidentado será realizada quando não houver responsável pelo bem no local do acidente.

§2º Aplica-se a remoção de veículo abandonado, deteriorado ou acidentado as disposições constantes do artigo 328, sem prejuízo das demais disposições deste código."

JUSTIFICAÇÃO

É comum a constatação de veículos abandonados em via pública pelos agentes da autoridade de trânsito, por vezes não se enquadram nas penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Desta forma, transformou-se em um enorme problema, na grande maioria das cidades brasileiras, além de ocupar o espaço público útil, impedir o estacionamento regular de outros veículos, poluir o meio ambiente urbano, bem como trazer prejuízos à segurança, e à saúde, uma vez que permite o acúmulo de sujeira, água e depósito de dejetos, aumentando a incidência de uma série de doenças na comunidade local, também se transformou em esconderijo de criminosos.

É mister a necessidade de criar dispositivo no Código que possibilite aos agentes de trânsito tomarem medidas para remoção destes veículos aos pátios, desde que seguindo os ritos de notificação para que seus proprietários possam reaver o bem.

Diante disso, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 28/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Acrescente-se aos Artigos 1º e 5º do Projeto de

Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 312-B. Adulterar ou remarcar número de chassi ou monobloco, placa de identificação, ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, de reboque, de semirreboque e/ou suas combinações, de seu componente ou equipamento, sem autorização do órgão competente.

Pena - reclusão, de três a seis anos, e multa.

§ 1º - Se o agente comete o crime no exercício da função pública ou em razão dela, a pena é aumentada de um terço.

§2º - Incorre nas mesmas penas aquele que adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, manter depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, veículo automotor, reboque, semirreboque e/ou suas combinações com número de chassi ou monobloco, placa de identificação, ou qualquer sinal identificador, previsto no código de trânsito brasileiro e/ou nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, adulterado ou remarcado.

§ 3º - Incorre nas mesmas penas o funcionário público que contribui para o licenciamento ou registro do veículo remarcado ou adulterado, fornecendo indevidamente material ou informação oficial.

§4º - Aquele que adquirir, receber, transportar, ocultar, manterem depósito, fabricar, fornecer, a título oneroso ou gratuito, possuir ou guardar maquinismo, aparelho, instrumento ou qualquer objeto especialmente destinado à falsificação e/ou adulteração de número de chassi ou monobloco, placa de identificação, ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, de reboque, de semirreboque e/ou suas combinações, de seu componente ou equipamento, seja o agente um particular ou proprietário(s) de empresa/estabelecimento que exerce atividade comercial ou industrial, sem possuir autorização para gravação, regravação ou remarcação de chassi ou monobloco, número de motor ou de agregado ou qualquer sinal identificador,

previsto no código de trânsito brasileiro e/ou nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Pena - reclusão, de quatro a oito anos, e multa.

§5º - Equipara-se à atividade comercial, para efeito do parágrafo anterior, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive aquele exercido em residência."

Art. 5º Ficam revogados:

"IV - o artigo 311 do Código Penal."

JUSTIFICAÇÃO

O combate à criminalidade no Brasil passa necessariamente pela atualização da legislação penal, como ocorreu com a Lei nº 9.426/1996, que alterou o art. 311 do Código Penal, que trata da tipificação e da respectiva sanção decorrente da conduta de adulteração de sinal identificador de veículo automotor, com a seguinte redação:

"Art. 311. Adulterar ou remarcar número de chassi ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, de seu componente ou equipamento."

Entretanto a norma em questão data de duas décadas atrás e vem dando provas que prescinde de adequações para melhor atingir seu objetivo. À época da sua publicação, em 1996, não foram evocadas algumas situações que são de suma importância para melhor eficácia da legislação. Como exemplo, tem-se a questão da necessária penalização não só aos que cometem o crime previsto no art. 311 de forma direta, mas também àqueles que, de alguma forma, deram suporte a sua realização. Noutra seara, a norma vigente só trata de veículos automotores, se afastando de veículos não motorizados, como reboques e semirreboques, que possuem grande valor de mercado e atraem os criminosos justamente pela ausência de tipificação penal.

Devemos trazer a baila que só no de 2017, foram registrados no país mais de 500 mil ocorrências de roubo/furto de veículos, sendo que 330.920 foram recuperados, ou seja, 54,63% do total. Dessa forma, somente no ano passado 225.410 veículos podem ter voltado à circulação totalmente adulterados. Ademais, suas peças podem ter sido retiradas e revendidas no comércio ilegal, o que precisa ser coibido.

Diante de números tão superlativos é premente que a norma que visa coibir a adulteração de sinais identificadores de veículos seja revista e atualizada. Ademais, evidencia-se um preocupante aumento de roubo veículos, mediante violência a pessoa, muitas vezes resultando infelizmente em mortes das vítimas, o que justifica a necessidade urgente de aperfeiçoamento da norma.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 29/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 4º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 4º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

> Art. 4º "As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei permanecem com o prazo de validade inalterado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 3267 de 2019, de autoria do Poder Executivo, promove significativas alterações na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Conforme previsto no art. 1º do referido Código, "o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se" pelo CTB. Dentre as medidas propostas está a alteração no prazo de validade das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) de 5 para 10 anos, para pessoas com idade igual ou inferior a 65 anos, e de 3 para 5 anos, para pessoas com mais de 65 anos de idade. Tal mudança possui, inegavelmente, diversas implicações

administrativas. Por exemplo, as CNH expedidas após a entrada em vigor da Lei informarão, obviamente, os prazos de validade já adequados à nova legislação. Todavia, como isso seria possível nos documentos de habilitação já expedidos previamente? Como modificar e atualizar os dados já contidos nas bases cadastrais de cada Departamento de Trânsito (Detran) estadual? Ou então, como seria a atuação dos agentes de trânsito quanto à fiscalização das habilitações já expedidas previamente? Vale lembrar que os exames médicos realizados para a expedição das habilitações com base na Lei vigente foram aplicados sob a ótica médica para validade igual ou inferior a 5 anos. Assim sendo, ante a inviabilidade técnica de retroatividade na ampliação da validade das CNH, a emenda ora apresentada estabelece que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado. Tal medida deverá evitar confusões tanto institucionais, nos órgãos competentes do trânsito, quanto sociais, dentro da própria população que não mais saberia se o prazo de validade considerado seria aquele escrito no documento, ou algum outro.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA SUPRESIVA Nº 30/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º e 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Suprima-se do Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:
Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"~~Art. 168. .....~~
~~Parágrafo único. A violação do disposto no art. 64 será~~

~~punida apenas com advertência por escrito. (NR)~~

JUSTIFICAÇÃO

Primeiramente, cabe o registro que por maior zelo que os pais tenham por seus filhos, sua obrigação de cuidado pode ser falha ao não cumprir os requisitos legais que somente visam a proteção da vida e da incolumidade física da criança.

Dados do Ministério da Saúde demonstram que houve queda de 12,5% de mortes de crianças de 2008 a 2017. Resta lembrar que em 2008 foi o ano de publicação da Resolução 277/2008 do CONTRAN, que regula a artigo 168 do Código.

São inúmeras as pesquisas que demonstram os benefícios do uso dos dispositivos de retenção. Cabe registrar que toda obrigação imposta no Código pela sua inobservância.

Diante disso, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 31/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

O artigo 6° do Projeto de Lei nº 3267, de 4 de junho de 2019, passa a vigorar 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 1º. O artigo 6° do Projeto de Lei nº 3267, de 4 de junho de 2019, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 6º "Esta Lei entra em vigor 180 dias após a data de sua publicação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 3267 de 2019, de autoria do Poder Executivo, promove diversas alterações na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Conforme previsto

no art. 1º do referido Código, "o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se" pelo CTB. Neste sentido, conquanto certas medidas propostas pelo Projeto de Lei ora analisado afetem apenas as relações no trânsito, outras envolvem diversos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. Por conseguinte, importantes elos da cadeia precisarão se adequar às mudanças pretendidas, tais quais os próprios Departamentos de Trânsito (Detrans) estaduais, que deverão adaptar seus sistemas para os novos procedimentos de tramitação de processos administrativos (contagem de pontos e validade das CNH, por exemplo). A fim de possibilitar que todas as novidades oferecidas sejam postas em prática sem prejuízo de funcionalidades, ou ainda isentas de possíveis vícios e equívocos, a emenda ora proposta visa tão somente a ampliar o prazo inicialmente estabelecido no PL 3267/2019 para sua entrada em vigor. Entendesse, pois, que, diferentemente dos cerca de 90 dias previstos pelo texto enviado pelo Poder Executivo, o prazo de 180 dias permitirá que todos os envolvidos nas alterações pretendidas possam, sobremaneira, adequar-se corretamente à nova legislação.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA ADITIVA Nº 32/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Acrescente-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:
Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 301-A Em caso de acidente de trânsito, a

autoridade, agente de trânsito ou policial, no âmbito de sua circunscrição, que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas e dos veículos nele envolvidos.

§ 1º Para autorizar a remoção, a autoridade, agente de trânsito ou policial fará a investigação, o levantamento técnico e lavrará boletim de acidente de trânsito, imprescindível à elucidação do acidente nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos regulamentados pelo CONTRAN.

§ 2º Não se aplica ao caso de que trata este artigo o disposto no inciso I do art. 6º e no art. 169 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.

Art. 5º Ficam revogados:

~~"III - a Lei 5.970, de 11 de dezembro de 1973."~~

JUSTIFICAÇÃO

O disposto nessa proposta pretende fazer com que não apenas o delegado de polícia ou o agente policial, estejam aptos a desfazerem o local de acidente de trânsito com vítima que tenha sofrido lesões, já que a Lei atual que trata do tema, a Lei 5.970/1973, apenas autoriza a polícia a fazê-lo, o que é bastante anacrônico, uma vez que a norma foi pensada em um contexto social, político e econômico do início da década de 70, do século XX, ou seja, há quase 50 anos atrás onde o Mundo, o Brasil e o trânsito possuía realidade totalmente diversa da atual, já que temos registrados mais de 100 milhões de veículos no Brasil.

Não faz sentido a norma retirar dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, que a época da Lei 5.970/1973,

não existiam, uma atribuição, que lhes é inerente, qual seja, o atendimento e o desfazimento adequado dos locais de acidente de trânsito, uma vez que estão diuturnamente efetuando a fiscalização de trânsito em suas respectivas circunscrições, que por óbvio é natural que realizem esse atendimento.

Portanto, a sociedade gasta milhões Reais diários em congestionamentos e lentidão, poluição do ar, pelo simples fato do agente de trânsito municipal, estadual ou mesmo federal não poder desfazer o local de acidentes, pela simples desatualização da norma.

A fim de que a remoção ocorra sob a mais criterioso grau de responsabilidade técnica, a autoridade, agente de trânsito ou policial deverão fazer a investigação, o levantamento técnico e lavrará boletim de acidente de trânsito, devendo nele consignar o fato, as testemunhas que o presenciaram, fotografias do local e dos veículos e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade, nos termos a serem regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Diante disso, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 33/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10.....

5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por

servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 5 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso dos Ministérios da Defesa, alternativamente, por oficial-general. (NR)

§6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o Artigo 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran. (NR)"

Art. 2º Ficam revogados:

"i) os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do art. 10, do PL 3267.2019."

JUSTIFICAÇÃO

Após a edição da Medida Provisória nº 882/2019 a composição do CONTRAN foi alterada. Contudo, o texto legal com a antiga composição permanece coexistindo com a atual composição. A proposta visa revogar os incisos que tratam da composição anterior para facilitar o entendimento da norma e evitar interpretações equivocadas da composição do Conselho.

Resta ressaltar que a nova composição do CONTRAN estabelecida pela Medida Provisória nº 882, adota como Conselheiros vários Ministros de Estados, em lista relacionada no §4º, do Art. 10 do CTB, em contraposição aos representantes dos Ministérios como descrito na redação atual do Código.

A Medida Provisória nº 882 apresenta nova composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, adotando como Conselheiros vários Ministros de Estados, em lista relacionada no §4º, do Art. 10 do CTB, em contraposição aos representantes dos Ministérios como descrito na redação atual do Código.

Tais alterações impõe maior importância e envergadura ao CONTRAN, garantindo sob certa perspectiva uma maior convergência a Política Nacional de Trânsito, e o enfrentamos aos graves problemas estruturantes dessa Política. É verdade também, que os Ministros possuem muitas limitações de agenda, o que muitas ocasiões os impedirão de participarem das referidas reuniões, que são realizadas em quantidade e volume de acordo com a constante alteração das realidades no trânsito, o que

poderão dificultar suas participações com a assiduidade necessária.

Assim, com o objetivo de tornar mais assertiva essa medida, a própria MP cria um dispositivo que tem o sentido de suprir as eventuais ausências dos respectivos Ministros, permitindo que servidores dos ministérios ocupantes de cargos e funções de nível DAS-6 ou superior poderão substituí-los, e no caso do Ministério da Defesa, a substituição poderá ocorrer por qualquer Oficial-General.

Da mesma forma, a exigência de representante com nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS não traz garantia de continuidade e conhecimento dos assuntos tratados nas reuniões do CONTRAN.

Diante desse quadro, propomos a alteração no parágrafo 5º do art. 10 do CTB, de modo a tornar essa representação mais adequada, nessa mesma perspectiva, buscando viabilizar uma maior representativa do Ministério da Justiça e Segurança Pública, considerando que este Ministério tem dentro de sua estrutura a Polícia Rodoviária Federal, órgão que é o maior do Sistema Nacional de Trânsito, e que possui em seus quadros especialistas renomados em Segurança Viária e Legislação de Trânsito. Para tanto, entendemos que a representação pode ser mais assertiva por poder contar com mais possibilidades de indicação. Entendemos viável, principalmente nas discussões mais técnicas desse Conselho, um representante que tenha condições de representar em pé de igualdade a substituição Ministerial, em suas eventuais impossibilidades.

A alteração proposta no §6º na verdade é uma correção de erro formal, pois faltou menção a palavra "artigo".

Diante disso, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA SUPRESIVA Nº 34/2019

(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)

(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se o Artigo 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Suprima-se do Artigo 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:
Art. 1º Suprime a revogação do art. 148-A prevista no art. 5º do projeto de lei em epígrafe.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte de cargas e passageiros no Brasil ocorre de maneira preponderante pelo modo rodoviário. São milhares de motoristas que conduzem caminhões ou ônibus diariamente pelas ruas e rodovias no nosso País.

No ano de 2015, por meio da Lei nº 13.103, este Parlamento promoveu alteração do Código de Trânsito Brasileiro, introduzindo a obrigatoriedade de exame toxicológico para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação dos condutores das categorias C, D e E (motoristas profissionais).

Alguns setores da sociedade alegam, entretanto, que a sistemática hoje utilizada não é efetiva, pois os exames são caros e depois de fazê-los o motorista profissional poderia voltar a consumir droga.

Sabemos que há muito ainda a ser feito no sentido de melhorar a sistemática de controle, fiscalização e repressão dos condutores que dirigem sob influência de drogas. O exame toxicológico, porém, é um primeiro passo, pois afasta instantaneamente das vias os motoristas não aptos, reduzindo as chances de acidentes.

Retirar essa exigência sem propor uma nova sistemática para substitui-la é um temerário retrocesso na legislação de trânsito, com possíveis impactos negativos na segurança do transporte rodoviário.

Sala das comissões, setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 35/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 3 (três) anos, para pessoas com idade igual ou superior a 65 anos;

II - a cada 5 (cinco) anos, para pessoas com idade igual ou superior a 35 anos e inferior a 65 anos; e

III - a cada 10 (dez) anos até a idade de 35 anos. (NR)

§ 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"

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 3267 de 2019, de autoria do Poder Executivo e apresentado nesta Casa Legislativa em 04 de junho de 2019, promove diversas alterações na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dentre as modificações propostas ao CTB, está a ampliação da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de 5 para 10 anos, para motoristas de até 65 anos de idade, e de 3 para 5 anos, para idosos com mais de 65 anos de idade. O argumento utilizado pelo Governo para esta drástica mudança é o de que a população brasileira estaria envelhecendo com mais saúde, e que os efeitos da "terceira idade", como perda gradual de visão, estariam cada vez mais distantes.

Todavia, não é isso que alegam os especialistas e profissionais da saúde. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), por exemplo, se mostrou contrária à mudança na validade da CNH para idosos. Em entrevista1 publicada já em 26/07/2018, o médico e diretor de comunicação da instituição, Dirceu Alves, afirmou que: "quanto mais idade, mais processos degenerativos acontecem nos sistemas do homem. As funções necessárias para dirigir vão sendo comprometidas".

Em abril de 2019, a Abramet divulgou em seu site comunicado oficial2 no qual declara que: "A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, considera despropositada, sem fundamentação científica e de altíssimo risco individual e coletivo para a morbimortalidade nas vias brasileiras, que seja alterado para maior o prazo de validade do Exame de Aptidão previsto no parágrafo 2º do artigo nº 147 do CTB." Neste sentido, a entidade publicou estudos científicos3 que demonstram que diversas situações patológicas "se agravam em intervalos de tempo muito inferiores há 10 anos e levando, consequentemente, à baixa da acuidade visual: miopia, astigmatismos e ceratocone; diabetes mellitus apresentando lesões anatômicas e funcionais detectáveis à fundoscopia; glaucoma com redução do Campo Visual; catarata que, frequentemente, evolui rapidamente; degenerações maculares; e outros acometimentos neuro-oftalmológicos. Não obstante, são elencadas diversas outras patologias agravadas com o avanço da idade, de aspectos: psiquiátricos; cardiológicos; otorrinolaringológicos; neurológicos; e ortopédicos. Por fim, publicações4 da entidade indicam ainda as principais patologias com incidência após os 65 anos, de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos, tais quais: Coréia de Huntington; Síndrome de Cushing; Doença de Alzheimer; cardiomiopatia; narcolepsia; e presbiacusia. Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde do motorista é fundamental e a habilitação dos condutores de veículos automotores deverá, portanto, seguir padrões de avaliação para diminuir os riscos de acidentes nos quais os usuários da via poderão se envolver. Doenças orgânicas dos motoristas são responsáveis por cerca de 12% dos acidentes de trânsito fatais, elencando como principais as Cardiopatias, Epilepsia,

Demências, Transtornos mentais, Hipoglicemias e Apneia do Sono. No Brasil, dados do Ministério da Saúde5 mostram que no ano de 2017 morreram 32.615 pessoas (cerca de 90, em média, por dia), com uma taxa de 18,1 óbitos por acidentes de trânsito para cada cem mil habitantes. Os acidentes de trânsito representam a 2ª causa de morte não natural no Brasil, sendo que em oito dos seus Estados desponta como trágica liderança. Causam anualmente mais de 180.000 internações computadas apenas na rede já extremamente carente e demandada do SUS, e acarretam sequelas em mais de 45.000 vítimas. Ante o exposto, apresenta-se a emenda em tela, que visa a adequar os prazos para realização do exame de aptidão física e mental, necessário à renovação da CNH, ao consenso clínico. Assim, propomos que o exame de aptidão seja realizado:

- A cada 10 anos por pessoas com idade inferior a 35 anos - faixa etária menos suscetível a doenças;
- A cada 5 anos para pessoas com idade igual ou superior a 35 anos – faixa etária na qual patologias começam a avançar dada a aceleração na degeneração de células; e
- A cada 3 anos para pessoas com idade igual ou superior a 65 anos – faixa etária na qual patologias avançam com maior aceleração na degeneração das células.

Quanto ao período de transição proposto no texto original apresentado, entende-se que este faz-se necessário e, por tanto, permanece inalterado. Por fim, faz-se mister afirmar que é consenso entre as especialidades médicas que a ampliação do prazo de validade da CNH e exame médico para período superior a 5 anos reduzirá drasticamente a capacidade de primodiagnóstico de doenças desconhecidas pelo examinado além da identificação de sua evolução. O resultado, indubitavelmente, será o aumento de acidentes e mortes no trânsito, já nada desconsideráveis em nosso País.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared

PL-PR

EMENDA Nº 36/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altere-se ao Artigo 1º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

§ 4º Os CETRAN e o CONTRANDIFE deverão ser compostos por, no mínimo, um membro representante de cada órgão e entidade pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito e da Polícia Rodoviária Federal em nível federal."

JUSTIFICAÇÃO

Todos os Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito estão engajados na Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, estabelecida pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas - ONU, e onde o Brasil assumiu o compromisso de desenvolver ações para a redução de 50% de mortes em 10 anos.

Nessa esteira foi recentemente publicada a Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. São esforços conjunto dos governos federal, estadual e municipal.

Faz parte da própria lógica de funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, uma vez que o trabalho conjunto, a relação com os órgãos e entidades de trânsito federais, estaduais e municipais é constante, considerando as interações entre as vias, além da natureza dos trabalhos desenvolvidos.

Ademais os CETRAN e CONTRANDIFE têm a competência de julgar recursos relacionados a penalidades de Suspensão do Direito de Dirigir, aplicadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados/DF, porém muitas vezes originárias de autuações lavradas pelos Órgãos Federais.

Observa-se que a participação conjunta dos órgãos que compõem o SNT reforça o pacto federativo a media que e é de grande relevância, alinhada com as políticas públicas adotadas pelos entes federativos, de atuação coordenada e direcionada entre os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, e que atende a sistemática adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB. A integração entre os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito é, inclusive, medida prevista nos artigos 5º e 6º do CTB.

Diante das competências do CETRAN/CONTRANDIFE, previstas no artigo 14 do CTB, observa-se a importância da participação dos mais diversos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, especialmente no que se refere à elaboração de normas, responder consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito, orientação nas campanhas educativas de trânsito e no julgamento de recursos interpostos contra decisões das JARI, uma vez que abrangem não apenas penalidades de multas aplicadas pelos órgãos estaduais e municipais, mas também as penalidades de suspensão do direito de dirigir decorrentes de infrações de trânsito de todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Diante do exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das comissões, Setembro de 2019

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA N. 37/2019

Acrescente-se ao Projeto de Lei n. 3.267, de 2019, onde couber, o seguinte artigo:

Art. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 44-A, e com a seguinte alteração no artigo 208:

“Art. 44-A. É livre o movimento de conversão à direita diante de sinal vermelho no semáforo, observados os artigos 44 e 45 desta Lei, exceto no caso de sinalização indicativa de “proibida a conversão à direita”. “

“**Art. 208.** Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória, exceto quando se tratar de movimento de livre conversão à direita.

.....

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O uso apropriado da sinalização semafórica produz impactos positivos no controle de trânsito, apresentando muitas vantagens. Entretanto, quando utilizada de forma inadequada, ou quando obsoleta, devido, principalmente, às constantes alterações provenientes do desenvolvimento das cidades, a sinalização apresenta consequências que causam prejuízos ao desempenho e segurança do trânsito.

Em diversas cidades do mundo a conversão à direita é livre quando o semáforo está fechado. Nesses casos a faixa à direita do semáforo é tratada como um entroncamento "em T", permitindo fluidez no trânsito, o que diminui a quantidade de carros parados, reduzindo assim os engarrafamentos.

Várias vias brasileiras já adotam essa regra, por meio de placas de sinalização de “Direita Livre” ou “Livre à Direita”. A placa indicativa, na cor amarela, autoriza o motorista a avançar com segurança, fazendo a conversão para a direita, sendo geralmente afixada próxima às luzes do semáforo. Ocorre que a conversão livre à direita se trata de uma exceção para o Código de Transito Brasileiro, demandando que cada município estabeleça suas normas locais para solucionar problemas de tráfego nas vias.

Esta Emenda sugere que seja estabelecido o contrário: que a regra geral seja da livre conversão à direita nos semáforos, com exceção dos locais sinalizados com a “proibida a conversão à direita”, para os casos nos quais seja indicada essa determinação.

De acordo com alguns responsáveis pelo tráfego que já adotaram esta mudança, como o coordenador da Central de Tráfego em Área de Joinville,

Carlos Serede de Souza, o objetivo da conversão livre à direita é conferir maior fluidez da faixa da direita e dar segurança aos pedestres que cruzam a avenida naquele ponto.

Além de vários municípios já adotarem a conversão livre à direita em determinadas vias, há casos, ainda, de abaixo-assinados solicitando tal alteração, como o caso do abaixo-assinado por “conversão livre a direta” no cruzamento das avenidas Norma Valério Correa e Eduardo de Gasperi Consoni, em Ribeirão Preto.

Ainda, no site do Senado Federal, no portal E-cidadania, criado em 2012, com o objetivo de estimular e possibilitar maior participação dos cidadãos nas atividades legislativas, há duas propostas apresentadas no sentido de regular a livre conversão à direita nos semáforos.

Cabe ainda observar que a temática desta iniciativa legislativa foi escopo da Indicação ao Executivo n. 807 de 2019, de minha iniciativa, resultado não apenas de estudos sobre experiências nacionais e internacionais, mas, também, da escuta dos pedidos de diversos cidadãos e alguns setores organizados da sociedade.

Ante o exposto, conto com a sensibilidade de Vossas Excelências no sentido de analisar a viabilidade da adoção da conversão livre à direita nos semáforos brasileiros.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **MARCOS PEREIRA**
PRB/SP

EMENDA ADITIVA 38/2019

O art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração no inciso VII do art.19 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 19.....
VII - organizar e manter procedimentos sistêmicos para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o Certificado de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico, na forma disciplinada pelo CONTRAN.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa alterar a redação do inciso VII do art. 19. Dessa forma, propõe-se

nova redação ao texto do inciso VII do art. 19 do CTB para que caiba ao órgão máximo executivo de trânsito da União a competência para organizar e manter procedimentos sistêmicos para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o Certificado de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico, na forma disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conforme definido pelo próprio CTB, é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores; educação, engenharia e operação do sistema viário, policiamento, fiscalização e julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O DENATRAN e os DETRANs (na qualidade de órgãos e entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal), portanto, compõem o SNT, cabendo a cada um desses órgãos em suas esferas atribuições peculiares.

O DENATRAN, por sua vez, não tem condições operacionais de atender a toda a demanda da população brasileira, composta por mais de 100 milhões de veículos e mais de 70 milhões de condutores. Os DETRANs, constituídos nas 27 unidades federativas possuem as Circunstrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs), que oferecem serviço de atendimento presencial para a sociedade em geral.

Avocar para o órgão da União a competência de expedir documentos, mesmo que na forma eletrônica, não é uma decisão acertada, visto que o DENATRAN não possui recursos orçamentários, financeiros, patrimoniais e humanos suficientes para atender a população, nem tampouco capilaridade em todo o território brasileiro.

A expedição dos documentos de porte obrigatório por parte do DENATRAN gerará custos à União, que não estão mensurados no Projeto de Lei nº 3267, de 2019. Devemos, considerar, ainda, as restrições orçamentárias e financeiras que aquele órgão enfrenta ao longo dos últimos anos, bem como o cenário fiscal, em que a conjuntura econômica não aponta um horizonte temsporal em que o referido órgão.

Registra-se, ainda, que o Brasil está passando por um importante momento de descentralização do Estado, com privatizações das atividades que não são essencialmente do Estado, visando maior eficiência da máquina.

Outro ponto importante é o a permanente busca pelo aperfeiçoamento do pacto federativo, com reforço da autonomia de cada ente, preservando a discricionariedade e a arrecadação.

A fiscalização e o controle do processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, assim como, expedição e cassação das Licenças de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, quando executadas de forma descentralizada pelos departamentos estaduais de trânsito, permitem maior proximidade à realidade dos cidadãos afetados, além de maior adaptabilidade às circunstâncias, à conjuntura e às particularidades locais.

O mesmo se aplica aos processos de vistoria, inspeção quanto às condições de segurança veicular, registro, emplacamento e licenciamento de veículos, através da expedição dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual, que poderiam se inviabilizar, caso sejam realizados de forma centralizada por um órgão federal.

Todavia, o processo de transformação digital está preservado, garantindo que a população se beneficie da evolução tecnológica nos aspectos relativos ao trânsito.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação dos demais parlamentares.

Sala da Comissão em 23 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA MODIFICATIVA 39/2019

O art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração dos inciso II e III do art.22 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 22.....
.....
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.
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual.
....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa alterar a redação dos incisos II e III do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para afastar a interpretação que essas atribuições, legitimamente destinadas aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, possam, eventualmente, ser avocadas pelo órgão máximo executivo de trânsito, no caso, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conforme definido pelo próprio CTB, é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores; educação, engenharia e operação do sistema viário, policiamento, fiscalização e julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O DENATRAN e os DETRANs (na qualidade de órgãos e entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal), portanto, compõem o SNT, cabendo a cada um desses órgãos em suas esferas atribuições peculiares.

O DENATRAN, por sua vez, não tem condições operacionais de atender a toda a demanda da população brasileira, composta por mais de 100 milhões de veículos e mais de 70 milhões de condutores. Os DETRANs, constituídos nas 27 unidades federativas possuem as Circunstrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs), que oferecem serviço de atendimento presencial para a sociedade em geral.

Avocar para o órgão da União a competência de expedir documentos, mesmo que na forma eletrônica, não é uma decisão acertada, visto que o DENATRAN não possui recursos orçamentários, financeiros, patrimoniais e humanos suficientes para atender a população, nem tampouco capilaridade em todo o território brasileiro.

A expedição dos documentos de porte obrigatório por parte do DENATRAN gerará custos à União, que não estão mensurados no Projeto de Lei nº 3267, de 2019. Devemos, considerar, ainda, as restrições orçamentárias e financeiras que aquele órgão enfrenta ao longo dos últimos anos, bem como o cenário fiscal, em que a conjuntura econômica não aponta um horizonte temsporal em que o referido órgão.

Registra-se, ainda, que o Brasil está passando por um importante momento de descentralização do Estado, com privatizações das atividades que não são essencialmente do Estado, visando maior eficiência da máquina.

Outro ponto importante é o a permanente busca pelo aperfeiçoamento do pacto federativo, com reforço da autonomia de cada ente, preservando a discricionariedade e a arrecadação.

A fiscalização e o controle do processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, assim como, expedição e cassação das Licenças de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, quando executadas de forma descentralizada pelos departamentos estaduais de trânsito, permitem maior proximidade à realidade dos cidadãos afetados, além de maior adaptabilidade às circunstâncias, à conjuntura e às particularidades locais.

O mesmo se aplica aos processos de vistoria, inspeção quanto às condições de segurança veicular, registro, emplacamento e licenciamento de veículos, através da expedição dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual, que poderiam se inviabilizar, caso sejam realizados de forma centralizada por um órgão federal.

Todavia, o processo de transformação digital está preservado, garantindo que a população se beneficie da evolução tecnológica nos aspectos relativos ao trânsito.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação dos demais parlamentares.

Sala da Comissão em 23 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA SUPRESSIVA 40/2019

Suprima-se o § 5º do art. 19, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

JUSTIFICAÇÃO

Esssa emenda consiste na proposta a supressão do § 5º do art. 19 do CTB, constante do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, visto que cabe aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a expedição dos documentos do condutor e do veículo. Todavia, a proposta constante nesta Emenda não afasta o DENATRAN do processo, visto que caberá ao órgão máximo executivo de trânsito da União organizar e manter os procedimentos sistêmicos para que os órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir os documentos.

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conforme definido pelo próprio CTB, é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores; educação, engenharia e operação do sistema viário, policiamento, fiscalização e julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O DENATRAN e os DETRANs (na qualidade de órgãos e entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal), portanto, compõem o SNT, cabendo a cada um desses órgãos em suas esferas atribuições peculiares.

O DENATRAN, por sua vez, não tem condições operacionais de atender a toda a demanda da população brasileira, composta por mais de 100 milhões de veículos e mais de 70 milhões de condutores. Os DETRANs, constituídos nas 27 unidades federativas possuem as Circunstrições Regionais de Trânsito (CIRETRANs), que oferecem serviço de atendimento presencial para a sociedade em geral.

Avocar para o órgão da União a competência de expedir documentos, mesmo que na forma

eletrônica, não é uma decisão acertada, visto que o DENATRAN não possui recursos orçamentários, financeiros, patrimoniais e humanos suficientes para atender a população, nem tampouco capilaridade em todo o território brasileiro.

A expedição dos documentos de porte obrigatório por parte do DENATRAN gerará custos à União, que não estão mensurados no Projeto de Lei nº 3267, de 2019. Devemos, considerar, ainda, as restrições orçamentárias e financeiras que aquele órgão enfrenta ao longo dos últimos anos, bem como o cenário fiscal, em que a conjuntura econômica não aponta um horizonte temsporal em que o referido órgão.

Registra-se, ainda, que o Brasil está passando por um importante momento de descentralização do Estado, com privatizações das atividades que não são essencialmente do Estado, visando maior eficiência da máquina.

Outro ponto importante é o a permanente busca pelo aperfeiçoamento do pacto federativo, com reforço da autonomia de cada ente, preservando a discricionariedade e a arrecadação.

A fiscalização e o controle do processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, assim como, expedição e cassação das Licenças de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, quando executadas de forma descentralizada pelos departamentos estaduais de trânsito, permitem maior proximidade à realidade dos cidadãos afetados, além de maior adaptabilidade às circunstâncias, à conjuntura e às particularidades locais.

O mesmo se aplica aos processos de vistoria, inspeção quanto às condições de segurança veicular, registro, emplacamento e licenciamento de veículos, através da expedição dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual, que poderiam se inviabilizar, caso sejam realizados de forma centralizada por um órgão federal.

Todavia, o processo de transformação digital está preservado, garantindo que a população se beneficie da evolução tecnológica nos aspectos relativos ao trânsito.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação dos demais parlamentares.

Sala da Comissão em 23 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA Nº 41/2019

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

Modifique-se os arts. 61 e 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"Art. 61. .....

§ 1º A velocidade máxima regulamentar será de:

.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para veículos leves;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para veículos pesados;

b) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, de acordo com critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.

§ 3º Nos casos de alteração de velocidade na forma prevista no parágrafo anterior, deverá ser dada publicidade aos estudos e critérios técnicos utilizados pelo órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via.

§ 4º A fiscalização de velocidade nos locais com velocidades inferiores às previstas no § 1º deste artigo deverá ocorrer, exclusivamente, por meio de medidor de velocidade do tipo fixo, precedido de sinalização na forma definida pelo CONTRAN.

§ 5º Considera-se veículo leve, para fins deste artigo, os ciclomotores, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, ou qualquer outro veículo cujo peso bruto total - PBT seja igual ou inferior a 3.500kg.

§ 6º Considera-se veículo pesado, para fins deste artigo, os ônibus, microônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque, ou qualquer veículo tracionando outro veículo.

……..

Art. 218. ……..

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 10 km/h (dez quilômetros por hora):

Infração – leve;

Penalidade – multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 10 km/h (dez quilômetros por hora) até 20 km/h (vinte quilômetros por hora)

Infração – média;

Penalidade – multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20 km/h (vinte quilômetros por hora) até 30 km/h (trinta quilômetros por hora):

Infração – grave;

Penalidade – multa;

IV - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 30 km/h (trinta quilômetros por hora) até 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa acrescida do valor correspondente à infração gravíssima a cada fração de 10 km/h excedentes à velocidade máxima permitida, e suspensão do direito de dirigir.

§ 1º Aplicam-se as disposições do art. 267 às infrações previstas nos incisos I e II do caput.

§ 2º Não se aplicam as disposições deste artigo aos veículos elencados no inciso VII do artigo 29, quando da efetiva prestação de serviço de urgência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019 tem por objetivo promover alterações na legislação de trânsito, visando corrigir distorções, aprimorar ou modificar determinados pontos visando maior transparência e facilidade para a população.

Nesse sentido, e diante das recentes discussões relacionadas à fiscalização de velocidade, propomos a presente alteração, visando garantir maior segurança e transparência para os cidadãos e os órgãos de trânsito, ao estabelecer regras mais claras, proporcionais e justas no controle de velocidade.

Em relação à velocidade máxima prevista no artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o objetivo da alteração é estabelecer a velocidade padrão para cada tipo de via, bem como para cada tipo de veículo. O atual texto é confuso, ao estabelecer uma velocidade padrão apenas para locais não sinalizados, deixando assim totalmente ao arbítrio do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário estabelecer a velocidade nas vias.

Nesse sentido, a proposta regulamenta a velocidade padrão para cada tipo de via, e possibilita a adoção de velocidades superiores ou inferiores, mas condicionada à realização de estudos técnicos, os quais devem ter ampla divulgação, e seguindo a regulamentação do CONTRAN.

Em relação ao tipo de veículo, a proposta busca dar maior transparência e proporcionalidade ao dividir os veículos em duas categorias: veículos leves e veículos pesados. A forma que a atual redação do art. 61 utiliza para dividir os veículos nas rodovias gera insegurança e injustiça, uma vez que deixa diversos veículos semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas de fora da maior velocidade permitida para a via. Assim, uma motoneta, uma caminhonete ou um utilitário, veículos de pequeno porte e semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas, hoje devem obedecer aos mesmos limites de velocidade de caminhões, ônibus e outros veículos de grande porte, o que não faz sentido e é desproporcional.

A proposta tem por objetivo, ainda, eliminar as diferenças de velocidade em rodovias (vias rurais pavimentadas), que atualmente possuem distinção quanto à duplicação ou não, gerando assim dúvidas entre os condutores, e ainda em limites que atualmente não condizem com a realidade das

vias e dos veículos em circulação.

Nas vias com velocidade máxima inferior às previstas no § 1º do artigo 61 do CTB, que passam a ser a velocidade máxima padrão no país, o projeto tem por objetivo estabelecer a fiscalização por meio exclusivamente do medidor de velocidade (popularmente conhecido como "radar") do tipo fixo, visando assim dar maior transparência à fiscalização do Estado e impedindo assim a utilização incorreta ou indevida dos "radares" portáteis, móveis ou estáticos, que somente poderão ser utilizados em vias cuja velocidade máxima permitida seja a prevista no § 1º do artigo 61 do CTB.

Em relação à infração de excesso de velocidade, atualmente ela é dividida em três tipos de gravidade (média, grave ou gravíssima x3), de acordo com o percentual de excesso em relação à máxima permitida para a via. Ora, essa sistemática é injusta e desproporcional, uma vez que não possui o devido escalonamento entre as condutas, com apenas 3 tipos de gravidade, e ainda gera distorções entre os excessos praticados nas vias urbanas e nas vias rurais.

Seguem alguns exemplos de como a divisão atual das condutas gera distorções e injustiças:

a) condutor flagrado a 61 km/h em uma via urbana cuja velocidade máxima seja de 40 km/h (excesso de 21 km/h): infração gravíssima, com fator de multiplicação de 3x (3x R$ 293,47, totalizando R$ 880,41), e ainda terá a suspensão do direito de dirigir;

b) condutor flagrado a 165 km/h em uma rodovia de pista dupla cuja velocidade máxima seja de 110 km/h (excesso de 55 km/h): sujeito apenas à multa grave (R$ 195,23).

Dessa forma, a proposta adota como parâmetro o excesso em km/h, e não mais percentual, e ainda traz maior escalonamento entre as condutas, visando assim uma maior proporcionalidade nas penalidades de acordo com o excesso de velocidade verificado, iniciando em multa leve, para excessos de até 10 km/h, e chegando até a penalidade de multa gravíssima, com fator de multiplicação para cada fração de excesso de 10 km/h, e suspensão do direito de dirigir.

O § 1º do artigo 218 visa propiciar a aplicação da penalidade de advertência para os condutores que se enquadrarem nos requisitos previstos no art. 267 do CTB. Tal disposição é necessária uma vez que alguns órgãos de trânsito insistem em vedar a aplicação da penalidade de advertência às infrações de excesso de velocidade, ainda que estejam presentes os requisitos previstos no art. 267 do CTB.

Por último, o § 2º do artigo 218 do CTB visa deixar claro a não aplicação das penalidades previstas nessa infração aos veículos do inciso VII do art. 29 (viaturas policiais, ambulância, bombeiros, etc), quando estiverem em serviço de urgência.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim que o cidadão possa ter regras mais claras, transparentes e proporcionais na fiscalização de velocidade, sem deixar de lado o aspecto da segurança viária.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA Nº 42/2019

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

Modifique-se o art. 289 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"Art. 289 .....

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....

Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros. " (NR)

Art. 5º .....

I - .....

.....

i) o inciso XII do caput do art. 12; e

j) as letras a e b do inciso I do art. 289; e

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, de forma acertada, retira a competência de julgamento de recursos de penalidades impostas por órgãos ou entidades de trânsito da União do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Tal medida representará uma maior agilidade na análise dos referidos recursos, reduzindo assim a sensação de impunidade e a burocracia e trazendo maior segurança jurídica para os cidadãos. Por outro lado, ainda desonera o CONTRAN dessa atribuição de órgão recursal, para que possa se dedicar à discussão de temas relevantes nacionais no âmbito do trânsito brasileiro.

Ocorre que, apesar da redação dada pela proposta ao inciso I do art. 289 do CTB, que trata dessa competência, é necessário ainda realizar a revogação do inciso XII do art. 12 do CTB, que atribui essa competência ao CONTRAN, bem como das letras a e b do inciso I do art. 289, que perdem o sentido com a nova redação do inciso, assim como é necessário, por fim, ajustar a redação do parágrafo único do art. 289.

Nesse sentido, é importante frisar que a competência para julgamento de recursos em 2ª instância de penalidades aplicadas por órgãos e entidades de trânsito federais já era compartilhada entre o CONTRAN, nos casos de multa gravíssima e suspensão do direito de dirigir superior a 6 meses, e o Colegiado Especial ou JARI, nas demais penalidades. Assim, a referida alteração não trará grandes impactos nos órgãos de trânsito nem resultará na criação de novos órgãos, vez que já existem os

colegiados responsáveis por esses julgamentos, apenas haverá extensão da competência para todas as penalidades.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim que o CONTRAN possa ser, de fato, desonerado dessa competência recursal, se dedicando a temas e discussões mais relevantes, e que os recursos de penalidades por infrações de trânsito possam ter sua análise e resposta em período mais curto.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA Nº 43/2019

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

Modifique-se o art. 267 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"*Art. 267. A penalidade de advertência por escrito será aplicada às infrações de natureza leve ou média, não sendo o infrator reincidente na mesma infração nos últimos doze meses.*

§ 3º Nos casos de reincidência na mesma infração nos últimos doze meses, será aplicada a penalidade de multa." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019 tem por objetivo promover alterações na legislação de trânsito, visando corrigir distorções, aprimorar ou modificar determinados pontos visando maior transparência e facilidade para a população.

Nesse sentido, propomos alteração do art. 267, visando a aplicação da penalidade de advertência por escrito sempre que o infrator cometer infração de natureza leve ou média e não for reincidente na mesma infração nos últimos doze meses. Atualmente, o procedimento de aplicação da penalidade de advertência por escrito é burocrático, exigindo requerimento do infrator e análise pelo órgão de trânsito responsável pela aplicação da penalidade. Diante da discricionariedade prevista em lei, na prática muitos órgãos de trânsito não aplicam essa penalidade, perdendo assim uma ótima oportunidade de demonstrar o caráter educativo e pedagógico das penalidades de trânsito, sem o desvirtuamento de finalidade por meio da mera arrecadação de valores decorrentes das multas impostas por infrações de trânsito.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim que o cidadão possa ter regras mais claras na aplicação da penalidade de advertência, sem deixar de lado o aspecto da segurança viária.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA 44/2019 AO PL Nº 3.267, DE 2019

(Do Deputado LUCAS GONZALEZ)

Altera o § 8º do art. 257 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", no que tange à multa pela não indicação do condutor nos casos de veículo de propriedade de pessoa jurídica.

O § 8º do art. 257 passa a ter a seguinte redação:

"**Art. 257**.....

.....

§ 8º - Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de trinta dias.

....." **(NR)**

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aditiva ao Projeto de Leiº 3.267, de 2019 visa dar maior razoabilidade às multas aplicadas a veículos de propriedade de pessoa jurídica nos casos de não indicação de condutor.

O artigo 257 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, versa a respeito da aplicação da multa pela não indicação de condutor, que implicará na multiplicação pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

Tal medida é importante para combater a práticas costumeiras que implicam em um trânsito menos seguro e uma impunibilidade àqueles que dirigem de modo imprudente, porém trata de maneira desproporcional a não indicação de

condutor.

Porém, quando se trata de empresas que precisam estar sempre com veículos rodando, e possuem frotas grandes, esta multa pode se tornar uma bola de neve e prejuízos grandes podem advir dessa seara.

A punição é meritória, para que empresas não se utilizem do fato para proteger seus empregados que cometeram infrações, porém a multiplicação pelo acumulado anual prejudica demasiadamente as grandes empresas de transporte, que são um ator importantíssimo para o abastecimento e desenvolvimento das mais variadas regiões do país.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **LUCAS GONZALEZ**
(NOVO - MG)

EMENDA 45/2019 AO PL Nº 3.267, DE 2019

(Do Deputado LUCAS GONZALEZ)

Altera o art. 1º do PL 3.267/2019, que trata da Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Dá-se ao Art. 261, da Lei nº9.503/1997, alterada pelo Art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte redação:

" Art. 1º .....

Art. 261……

§ 5º-A. O Condutor habilitado na categoria A e B poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que no período de um ano, atingir trinta pontos.

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º e §5º-A, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem

subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

Os § 5º e §6º do art. 261 do Código de Trânsito Brasileiro dão ao motorista profissional a oportunidade de retirar de seu prontuário a pontuação acumulada na CNH por infrações de trânsito, tornando o curso de reciclagem, até então uma etapa da punição para habilitações suspensas, em um estímulo para a melhoria da educação do trânsito, melhorando a formação dos condutores, para um trânsito melhor.

Neste sentido, em nome de uma extensão dos estímulos à uma melhoria da educação e formação de condutores, é importante estender para os habilitados nas categorias A e B terem a mesma oportunidade dos condutores que exercem atividade remunerada nas habilitações de categoria C, D e E.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **LUCAS GONZALEZ**
(NOVO - MG)

EMENDA 46/2019 AO PL Nº 3.267, DE 2019

(Do Deputado LUCAS GONZALEZ)

Inclui novo artigo ao PL 3.267/2019, que trata da Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Inclua-se no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, onde couber, o seguinte artigo:

"**Art.** Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de

direção, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Toda empresa responsável pela contratação de condutores das categorias C, D e E deve conduzir exames toxicológicos aleatórios atendendo uma taxa percentual mínima anual:

I - 50% (cinquenta por cento), para empresa que possui até 500 motoristas;

II - 28% (vinte e oito por cento) ou 250 (duzentos e cinquenta), o que for maior,para empresa que possui de 501 (quinhentos e um) a 2000 (dois mil) motoristas;

III - 7% (sete por cento) ou 560 (quinhentos e sessenta), o que for maior, para uma empresa responsável que possui mais de 2000 (dois mil) empregados.

JUSTIFICAÇÃO

O PL 3.267/2019, ao revogar o artigo 148-A, busca resolver importantes questões que trata o exame toxicológico de larga janela de detecção, entre estas o alto custo deste tipo de exame. Porém deixa uma lacuna de como fiscalizar o consumo de substâncias psicoativas.

A tecnologia de exames toxicológicos de larga janela de detecção utilizam amostras de cabelo. O material é coletado no Brasil é encaminhado pelo laboratório credenciado para análise nos laboratórios da Psychemedics Corporation localizados nos EUA, visto que a queratina não é perecível .

Em 2016, o Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro (ITTS) apresentou que após seis meses de exame toxicológico obrigatório (de março a agosto), mais de 33% dos condutores profissionais não renovaram sua carteira ou migraram para outra categoria, onde o exame não é exigido. “Essa fuga expressa evidentemente um grande potencial de positividade escondida para uso de drogas” afirma o ITTS. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), de março a julho de 2016, o número de acidentes envolvendo caminhões nas estradas federais do Brasil diminuiu de 18 mil para 11 mil, uma redução de 38%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Isso aponta que outros elementos da lei, como por exemplo jornada

de trabalho e tempo de descanso, podem ter apresentado mais eficiência que o teste toxicológico. O risco de motorista continuar dirigindo sob uso de drogas continua real, que não renovaram ou migraram para outra categoria.

Uma segunda externalidade observada é que, conforme a alteração do artigo 148-A do Código Brasileiro de trânsito, os prazos de realização dos exames, tornam o processo altamente previsível. Se a janela é de 90 dias e os prazos de realização são previstos nos parágrafos 2° e 3°, 2,5 anos e 1,5 anos. Desta forma, os motoristas profissionais, que são usuários de drogas, bastam programar as datas limites de uso de substâncias ilícitas e enfrentar abstinência do tamanho da janela do teste. Assim que o resultado for divulgado, o motorista profissional poderá voltar a usar drogas, inclusivamente durante o exercício da profissão - objetivo do uso destas drogas.

Ademais, O Department of Transportation – órgão do Governo americano – recomenda a utilização do exame de urina para o rastreamento de condutores que tenham usado drogas. O uso deste teste busca identificar o uso de substâncias ilícitas durante a atividade da profissão de motorista como antidoping, e não o histórico do uso destas substâncias. No caso da Lei dos motoristas essa detecção histórica de uso já é identificada na emissão da habilitação.

Em consonância com o Department of Transportation, temos experiência nacional no setor de aviação civil, que demanda para todos que realizam Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO) testes toxicológicos, e seria interessante traçar um paralelo, visto que a aviação civil possui um controle mais eficiente que o transporte rodoviário.

A aleatoriedade e o não anúncio prévio, garantem uma efetiva fiscalização, pois os profissionais submetidos ao teste não sabem quando serão submetidos ao *antidoping*, garantindo maior eficácia e eficiência do que o teste busca alcançar: inibir o uso de substâncias psicoativas.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **LUCAS GONZALEZ**

(NOVO - MG)

EMENDA 47/2019 AO PL Nº 3.267, DE 2019

(Do Deputado LUCAS GONZALEZ)

Suprimir o acréscimo do Inciso VIII, ao art. 105 proposto pelo PL 3.267/2019, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro", no que tange à obrigatoriedade das luzes de rodagem diurna.

Suprimir o acréscimo do Inciso VIII, ao art. 105 do Projeto em epígrafe

"**Art. 105**.....

.....

VIII - luzes de rodagem diurna.

....." **(NR)**

JUSTIFICAÇÃO

A emenda supressiva ao Projeto de Leiº 3.267, de 2019 visa dar maior liberdade ao mercado de se autorregular e permitir maior competitividade ao setor automobilístico, porém sem prejudicar a segurança nas estradas brasileiras.

O artigo 105 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, elenca uma série de equipamentos obrigatórios na fabricação dos veículos, entre eles o cinto de segurança, encosto de cabeça, air bag frontal entre outros.

É importante primar pela segurança nas estradas e dos condutores e com esse intuito foi criado o citado artigo, porém a inserção de uma quantidade cada vez maior de itens na forma de lei ordinária, enrijece e dificulta adequações que são necessárias com o avanço do setor.

A crescente inserção de equipamentos obrigatórios na lei implicará consequentemente em um aumento do valor de automóveis no país, que já é extremamente alto, chegando, no ano de 2019, a aproximadamente 34 mil reais o preço de entrada de um carro popular, o que equivale a 3 anos da remuneração de um trabalhador que recebe o salário mínimo, gastando-o todo sem contar com os juros. Precisamos facilitar o acesso à esse bem e não o contrário.

As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado,e além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. É um diferencial e um atrativo para as montadoras a produção de veículos com tal opcional, que já estão sendo incluídas em diversos modelos fabricados.

Ante o exposto, acreditamos que a obrigatoriedade das luzes de rodagem diurna é economicamente prejudicial e um fator decisivo na escolha do modelo tornando-se um atrativo e diferencial na competitividade entre as montadoras.Contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **LUCAS GONZALEZ**
(NOVO - MG)

EMENDA MODIFICATIVA Nº 48/2019

Dê-se nova redação ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, na forma como se segue:

"Art. 1º.....

Art 147.....

.....

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

I- a cada cinco anos, para as pessoas com idade igual ou inferior a setenta e cinco anos; e

II- a cada três anos para as pessoas com idade superior a setenta e cinco anos.

.....(NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º do PL nº 3.267, de 2019, propõe a alteração do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, aumentando o interstício do exame médico para a renovação da carteira de motorista de 05 (cinco) para 10 (dez) anos, para as pessoas com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco anos), e a cada 5 (cinco) anos para as pessoas com idade superior a 65 (sessenta e cinco) anos.

Levando em consideração o interesse público, que obriga o Estado a cuidar das questões que ameacem a coletividade e que tornou o Exame de Aptidão Física e Mental um procedimento médico de natureza obrigatória, discordamos das alterações propostas pelo executivo por considerar temerário aumentar o prazo mínimo de 5 (cinco) para 10 (dez) anos e exagerada a exigência de tempo diferenciado já a partir dos 65 (sessenta e cinco) anos.

A Associação Brasileira de Medicina De Tráfego - ABRAMET[8], em artigo publicado na grande mídia, considera que Exame de Aptidão Física e mental é de fundamental importância, já que a adequada avaliação médica permite o afastamento temporário ou definitivo do condutor ou candidato a condutor de veículo automotor:

> *"Em decorrência das considerações acima elencadas, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, considera despropositada, sem fundamentação científica e de altíssimo risco individual e coletivo para a morbimortalidade nas vias brasileiras,* ***que seja alterado para maior*** *o prazo de validade do Exame de Aptidão previsto no artigo 2º do artigo nº 147 do CTB: (...)* ***Cada país terá o número de mortos e feridos no trânsito que estiver disposto a suportar (OMS).*** *Temos certeza que o Brasil não está mais disposto a tolerar tanto sofrimento e tragédias no asfalto".*

Dirigir um veículo exige condições mínimas de saúde.

Não é uma tarefa simples, e envolve percepção, reflexo, acuidade visual, visão periférica, julgamento, percepção de tempo e reação adequado, boa condição auditiva, entre outras capacidades que podem ser alteradas por uma gama de condições médicas incapacidades que surgem no decorrer da vida.

Da forma como o dispositivo está redigido, elevando o tempo mínimo para que o condutor se submeta a exame médico para a renovação da habilitação, de 5(cinco) para 10 (dez) anos, no caso de pessoa com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos, desvirtua totalmente a finalidade do exame periódico que foi criado para um controle rígido de saúde, trazendo maior segurança para o trânsito.

Tudo exposto, sugerimos manter o interstício mínimo de 5 (cinco) anos prevista no CTB para os condutores com idade igual ou inferior a 75 (setenta e cinco) anos, uma vez que esse lapso temporal tem se mostrado efetivo no controle físico da capacidade de dirigir, diminuindo esse tempo após os 75 (setenta e cinco) anos, quando o condutor precisará ser avaliado a cada 3 (três) anos.

[8] https://www.abramet.com.br/noticias/a-importancia-do-exame-de-aptidao-fisica-e-menta/

Sala das Reuniões, de de 2019

DAGOBERTO NOGUEIRA
Deputado Federal - PDT/MS

EMENDA MODIFICATIVA Nº 49/2019

Dê-se nova redação ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, na forma como se segue:

"Art. 1º.....

Art 261.....

I- Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; e

.....III- Se o infrator for condutor profissional, sempre que atingir a contagem de 40 (quarenta) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

.....(NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º do PL nº 3.267, de 2019, assim dispõe:

> "Art. 261. .....
>
> I - sempre que o infrator atingir a contagem de quarenta pontos, no período de doze meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; e .....
>
> § 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados que geraram a suspensão para fins de contagem subsequente.
>
> § 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D ou E poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir trinta pontos. .....
>
> § 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do caput tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN. ....." (NR)

Da forma como o dispositivo está redigido, as penalidades de suspensão do

direito de dirigir do art. 261 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passariam a ser aplicáveis aos condutores, independentemente se serem profissionais ou não, apenas quando acumulassem quarenta pontos, no período de doze meses, conforme pontuação prevista no art. 259 do CTB.

Segundo a justificativa do poder executivo a modificação decorre da *"(...)necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. "*

Esse certamente não deveria ser o espírito do legislador, até porque a redação atual pode abrir espaço para retrocessos em relação ao trânsito seguro uma vez que dobra a pontuação limite para a suspensão da Carteira Nacional de Trânsito (CNH).

Com a modificação do CTB, muitos condutores podem interpretar esse afrouxamento do limite de pontos como uma autorização para cometer infrações, gerando mais acidentes e mortes. Precisamos levar em consideração que o objetivo do CTB é segurar o direito à vida. Esse direito é inviolável.

Diante disso, sugerimos manter a pontuação prevista no CTB (20 pontos) para os condutores não profissionais e atender a demanda dos condutores profissionais, (40 pontos), uma vez que acabam mais expostos ao limite estipulado pelo CTB, levando-se em conta o fato de que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho.

Sala das Reuniões, de de 2019

DAGOBERTO NOGUEIRA

Deputado Federal - PDT/MS

EMENDA Nº 50/2019

Acrescente-se, no art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, as seguintes alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

"Art. 257. .....

.....

§ 12. O prazo de que trata o § 7º será de 30 (trinta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, também será de 30 (trinta) dias o prazo para apresentação da defesa da autuação, contados a partir da notificação da autuação." (NR)

.....

"Art. 261. .....

.....

§ 12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do caput deste artigo, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima.

§ 13. Para os condutores de que trata o § 12, a imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina, para fins de contagem subsequente, os pontos já computados para a aplicação da penalidade." (NR)

.....

"Art. 282. .....

.....

§ 6º O prazo de que trata os §§ 4º e 5º não será inferior a 60 (sessenta) dias, para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo dilatar o prazo para defesa da autuação, identificação do condutor e para apresentação de recursos e pagamento de multas de trânsito, para os condutores profissionais, notadamente os caminhoneiros.

Pelas características inerentes ao desempenho de suas funções, é comum que esses profissionais fiquem por longos períodos fora de casa, em viagens a trabalho, razão pela qual muitas vezes os prazos definidos na legislação são insuficientes para o pleno exercício do direito de defesa dos caminhoneiros.

Por esse motivo, nossa proposta busca ampliar, de quinze para trinta dias, o prazo para que os motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D ou E possam, a partir da notificação da autuação, exercerem o direito de defesa prévia da autuação, quanto à consistência do auto de infração, bem como possam identificar o condutor do veículo no momento do cometimento da infração.

Também o prazo, atualmente de 30 dias, para recurso contra aplicação da penalidade de multa, o qual coincide com a data de recolhimento do valor, passa a ser de sessenta dias para os motoristas profissionais habilitados nas categorias C, D ou E, pelos mesmos motivos anteriormente apresentados. Nossa emenda ainda traz um importante aprimoramento quanto à pontuação na habilitação dos motoristas profissionais, a qual, quando atingida, leva à suspensão do direito de dirigir.

Considerando o maior tempo médio dos motoristas profissionais ao volante, estando mais sujeitos ao cometimento de infrações, bem como a necessidade da habilitação como instrumento para sustento próprio e de sua família, propomos uma flexibilização progressiva na pontuação para esses condutores. Aqui, vale ressaltar, a flexibilização deve ocorrer para todos que exercem atividade remunerada em veículo, independentemente da categoria de habilitação.

Dessa forma, tendo como princípio basilar a segurança no trânsito, nossa proposta estabelece a flexibilização, porém vinculada à gravidade das infrações cometidas, de forma que se permita àqueles condutores que tenham menos ou não tenham infrações gravíssimas e graves, que representam aquelas de maior potencial ofensivo à segurança do trânsito, atingir maior pontuação.

Diante de todo o exposto, por entendermos trazer justiça às normas de trânsito, sem prejuízo à segurança, estamos certos de ver nossa contribuição acolhida pelo Relator e apoiada por nossos Pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA

EMENDA SUPRESSIVA 51/2019

Suprima-se o § 5º do art. 19, do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda é no sentido de a suprimir o § 5º do art. 19 do CTB, constante do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que estabelece que no processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Assim, o objetivo é manter a possibilidade do processo de inovação digital possar ser exercido pelos os órgãos de trânsito dos estados.

Diante dos exposto, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2019.

Deputado DARCI DE MATOS
PSD/SC

EMENDA ADITIVA 52/2019

Acrescenta-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

"Art. 330.....

.....

§ 6º Os livros previstos neste artigo poderão ser substituídos por sistema eletrônico, na forma regulamentada pelo CONTRAN, restritos à escrituração de entrada e saída dos veículos, não podendo realizar transferência de propriedade." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no que tange ao § 6º do art. 330, para tornar mais clara a aplicação dos sistemas informatizados a serem utilizados

pelos estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não.

Conforme prevê o *caput* do art. 330 do CTB, esses estabelecimentos são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

Com o advento da tecnologia da informação, esses livros podem ser substituídos por sistemas informatizados, que devem ser regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Todavia, para que não reste dúvidas quanto à aplicabilidade desse dispositivo legal e ao desenvolvimento desses sistemas eletrônicos, os mesmos devem restringir-se ao que dispõe o art. 330, ou seja, a entrada e saída dos veículos nos estabelecimentos. O sistema não pode realizar a transferência eletrônica de propriedade dos veículos, sob o risco de que fraudes possam ser feitas com o patrimônio do cidadão brasileiro.

Além disso, não se pode usurpar as competências legais dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal quanto à realização da vistoria, inspecionamento quanto às condições de segurança veicular, registro, emplacamento e licenciamento dos veículos, expedindo-se o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual.

Os sistemas informatizados, portanto, devem ser o meio e não o fim dos procedimentos operacionais dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Interpretações equivocadas do que dispõe o § 6º do art. 330 do CTB dão conta de que o sistema poderá transferir a propriedade do veículo para estabelecimentos que comercializam veículos e desses para o consumidor final sem a realização da vistoria de identificação veicular e sem a expedição dos documentos de registro e licenciamento do veículo.

O CONTRAN, inclusive, já normatizou a matéria prevendo a instituição do Registro Nacional de Veículos em Estoque (RENAVE), que ultrapassa os limites legais prevendo a transferência de propriedade do veículo somente por meios eletrônicos e com a emissão de documentos digitais, sem garantias para a sociedade em geral.

Esta emenda tem por objetivo dar nova redação ao texto legal vigente, impedindo que no futuro toda população brasileira sofra com interpretação equivocada.

O sistema informatizado, portanto, deve registrar a entrada e a saída dos veículos no estabelecimento, o que garantirá aos órgãos de fiscalização e policiamento, bem como outras entidades públicas e privadas consultarem a entrada e a saída do veículo, mantendo a rastreabilidade do mesmo.

Diante dos exposto, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2019.

Deputado DARCI DE MATOS
PSD/SC

EMENDA ADITIVA 53/2019

Acrescenta-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

"Art. 19.....

VII - organizar e manter sistemas informatizados para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, o Certificado de Registro do Veículo e o Certificado de Registro e Licenciamento Anual.

.....

Art. 22.....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçõamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e a Carteira Nacional de Habilitação.

.....

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro do Veículo e o Certificado de Registro e Licenciamento Anual.

.....

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), obrigatoriamente na forma física, de acordo com os modelos e específicações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

.....

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido, obrigatoriamente na forma física, ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, sendo permitida a expedição complementar na forma eletrônica, modelo e especifícações estabelecidos pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de modo a aperfeiçoar e qualificar a proposição.

No que tange aos aspectos relativos ao CTB, propõe-se a alteração da redação do inciso VII do art. 19 e dos incisos II e III do art. 22, de forma a harmonizar as competências institucionais entre o órgão máximo executivo de trânsito da União (DENATRAN) e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (comumente chamados de DETRAN).

Desse modo, a nova redação ao inciso VII do art. 19 do CTB visa estabelecer ao DENATRAN a competência para organizar e manter sistemas informatizados para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o Certificado de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico, na forma disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Ato contínuo, os incisos II e III do art. 22 do CTB devem ser ajustados para que fique claro que compete aos DETRAN a competência para realizar a atividades operacionais relativas aos condutores e veículos e expedir os documentos pertinentes.

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) é composto por diversos órgãos das esferas federal, estadual, distrital e municipal. Nesse contexto, verifica-se a premente necessidade de definição do campo de atuação institucional dos órgãos e entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal, os quais se veem como que “comprimidos” entre a União e os Municípios.

Com base nessa premissa, a proposição, em primeiro lugar, limita o escopo de atuação dos diversos órgãos e entidades componentes do SNT, para que não haja interpretação equivocada e nem sobreposição de competência entre os diversos órgãos. Não é saudável que o Sistema Nacional de Trânsito tenha concorrência entre os seus diversos órgãos, o que enfraquece o mesmo.

Ao órgão máximo executivo de trânsito da União cabe a organização e manutenção dos procedimentos e fluxos sistêmicos para que os órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir os documentos dos condutores e dos veículos. Verifica-se, portanto, que a proposição corrige interpretações equivocadas quanto às competências desses órgãos.

Assim, esta proposta visa fortalecer o SNT e garante o cumprimento do Pacto Federativo que se encontra em risco, podendo acarretar em consideráveis perdas de receita para os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

O processo de transformação digital, considerando o advento da tecnologia da informação, está mantido. Todavia, considerando que essa transformação deve ser auxiliar e precedida dos documentos físicos por diversas razões.

A Convenção sobre Trânsito Viário, celebrada em Viena, a 8 de novembro de 1968, aprovada pelo Congreso Nacional pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, e promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, não prevê que os documentos dos condutores e dos veículos sejam expedidos exclusivamente em meio eletrônico. O Brasil é parceiro de diversos outros países signatários dessa convenção e o brasileiro em deslocamento por esses outros países

terá dificuldades ao apresentar documentos em meio eletrônico, que não são aceitos na comunidade internacional.

Devemos considerar, ainda, questões estruturantes do Brasil, que é um país com extenção territorial continental e não tem cobertura de *internet* em toda sua totalidade. Ademais, não se pode obrigar que o brasileiro tenha um telefone *smartphone* para que porte os seus documentos. Essa questão precisa ser enfrentada.

Os aplicativos para *smartphones* também apresentam fragilidades e vulnerabilidades, estando sujeitos a ataques cibernéticos de *rackers* e espiões ou mesmo estarem inoperante.

Não foi apresentado junto ao Projeto de Lei em os custos que a União terá para manter procedimento para expedição de documentos eletrônicos e nem a forma de financiamento desses custos. A dinâmica da tecnologia da informação exige que esses custos estejam previstos para os próximos exercícios.

Ademais, o DENATRAN enfrenta histórica e sistematicamente dificuldades com relação às restrições orçamentárias e financeiras, o que impede avançar para cerca de 102 milhões de veículos e mais de 70 milhões de condutores a expedição de documentos eletrônicos sem que esses custos sejam suportados.

Como é sabido, o Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), empresa pública de tecnologia da Informação (TI) é a empresa pública de Técnologia da Informação do DENATRAN, por meio de relação contratual onerosa. O SERPRO, por sua vez, encontra-se apontado na lista das empresas que serão privatizadas. Logo, os documentos eletrônicos expedidos pelo DENATRAN estarão sujeitos a estarem sob a gestão da iniciativa.

Por fim, a discussão sobre os documentos eletrônicos envolve situações práticas no processo de fiscalização e policiamento, pois algumas condutas no trânsito acarretam em infrações que preveem o recolhimento dos documentos, o que não será possível com a versão exclusivamente eletrônica.

Diante dos exposto, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão em 25 de setembro de 2019.

Deputado DARCI DE MATOS
PSD/SC

EMENDA Nº 54/2019
(Do Sr. Augusto Coutinho)

Art. 1º Inclua-se as seguintes alíneas i, j e k no inciso I do art. 5º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

"Art. 5º .....

.....

i) o art. 104;

j) o inciso XI do art. 124; e

k) o inciso XVIII do art. 230.

....." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem a finalidade de revogar dispositivos da lei, que tratam da obrigatoriedade da inspeção veicular.

Em 2017, o CONTRAN elaborou a Resolução nº 716[9] com o objetivo de estabelecer as normas para implantação do Programa de Inspeção Técnica Veicular (PITV). Nela constava a forma como se daria a inspeção, os itens abordados, a obrigatoriedade e a periodicidade. Tratou, ainda, das causas de reprovação na inspeção e possíveis sanções a serem aplicadas.

Ocorre que essa inspeção foi suspensa por tempo indeterminado. Em abril de 2018, o CONTRAN suspendeu a Resolução nº 716/2017, após pedido dos DETRANs para rediscutir requisitos e prazos para implementação[10]. O principal motivo foi a ausência de definição de requisitos para a realização, que impedia que órgãos e entidades de trânsito dos Estados e DF elaborassem cronogramas de implementação.

Com efeito, é notória a dificuldade para a operacionalização da inspeção veicular. Vale reforçar que o CTB entrou em vigor em 1997 e, como visto, a Resolução

[9] https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=353462
[10] https://g1.globo.com/carros/noticia/inspecao-veicular-prevista-para-2019-e-suspensa-por-tempo-indeterminado.ghtml

nº 716 do CONTRAN, que buscou estabelecer as normas para implantação da inspeção veicular, é de 2017, quase 20 anos depois. E, ainda assim, foi suspensa em 2018. O Diretor do DENATRAN, à época da suspensão, reconheceu os óbices à sua implementação e afirmou que "*esse processo precisa passar por um debate mais aprofundado, para que possamos aplicá-lo da melhor maneira possível, com o mínimo de transtorno à população*"[11].

Por todo o exposto, rogo aos nobres pares o apoio para aprovação da presenta emenda ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, com vistas a revogar os dispositivos que tratam da inspeção veicular obrigatória.

Sala das Comissões, em de de 2019

Dep AUGUSTO COUTINHO

Solidariedade/PE

EMENDA Nº 55/2019
(Do Sr. Augusto Coutinho)

Art. 1º O inciso III do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. .....

.....

III – registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

....." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem a finalidade de desobrigar os proprietários de veículos da realização de vistoria veicular em razão da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, e por ocasião do

[11] https://g1.globo.com/carros/noticia/inspecao-veicular-prevista-para-2019-e-suspensa-por-tempo-indeterminado.ghtml

licenciamento do veículo.

No que se refere à desobrigação da realização da vistoria veicular, vale dizer que esta consiste em uma avaliação mais visual na qual se confere componentes de segurança e documentos do veículo, na intenção de verificar se estão de acordo com a legislação. Trata-se de serviço obrigatório em casos de transferência de propriedade ou mudança de domicílio para outro estado ou município, e são realizadas por empresas credenciadas (Empresa Credenciada de Vistoria - ECV) e pelos próprios DETRANs.

Ocorre que, como descrito, trata-se apenas de avaliação mais visual e documental do veículo que se pretende transferir ou trocar o endereço para outra localidade fora do que está registrado. Ora, essa avaliação pode ser simplesmente realizada e atestada pelos próprios negociantes, desonerando, inclusive, o comprador do carro quanto ao pagamento da vistoria.

Nesse sentido, traz-se à memória também todos os custos aos quais já estão sujeitos os proprietários de veículos, como IPVA (imposto sobre propriedade de veículos automotores), taxa de licenciamento, seguro obrigatório, custos de manutenção, e outros. Não caberia repassar mais esse custo à população.

Portanto, rogo aos pares o apoio para aprovação da presenta emenda ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, com vistas a isentar os proprietários de veículos da realização de vistoria veicular.

Sala das Sessões, em de de 2019

Dep AUGUSTO COUTINHO

Solidariedade/PE

EMENDA Nº 56/2019
(Do Sr. Augusto Coutinho)

Art. 1º Inclua-se o seguinte § 3º no art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 141. .....

.....

§ 3º O candidato à obtenção da CNH poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular, independente de cumpridas as cargas horárias mínimas de aulas teóricas e práticas.” (NR)

Art. 2º Os arts. 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 147. .....

.....

III – teórico, sobre legislação de trânsito, independente de participação em aulas teóricas;

.....

V – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se, independente de participação em aulas práticas.

.....

§ 6º O candidato à obtenção da CNH será submetido a Exame Teórico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.

§ 7º O candidato aprovado no exame de que trata o inciso III do caput deste artigo receberá uma licença provisória, com validade de um ano, para a aprendizagem de que trata o art. 158 desta lei.” (NR)

“Art. 148. .....

§ 1º O exame teórico de formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, questões de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

.....” (NR)

Art. 3º O art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 158. As aulas práticas de direção veicular serão realizadas:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por qualquer pessoa habilitada na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem a finalidade de eliminar a obrigatoriedade de cursos teóricos e práticos, mesmo em simuladores, para os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Bem como, permite que, após aprovado em exame teórico, o condutor receba uma carteira provisória para praticar em horário e local estabelecido pelo órgão executivo de trânsito, desde que acompanhado por pessoa habilitada.

No Brasil, temos em torno de 40 mil mortes no trânsito a cada ano. Por esse e por outros motivos, a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – CNH deve ser exigente, sim. Todavia, essa maior exigência não pode significar necessariamente maior burocracia. Segurança e educação para o trânsito não precisam ser sinônimas de morosidade, meras exigências formais e maiores custos para as pessoas.

Os pilares centrais para a aquisição da CNH devem ser os exames teórico e prático, e não o curso ministrado em Centros de Formação de Condutores. Ora, algumas pessoas sentem a necessidade de frequentar esses cursos, formatados para a preparação dos exames; outras, não. E, para estas que não têm a necessidade de fazerem o curso, impõe-se um alto custo de recursos materiais, financeiros e de tempo.

A título de comparação, transcrevo reportagem[12] que compara o custo e o prazo para adquirir uma CNH no Brasil e o *"driver licence"* nos Estados Unidos. Primeiro, os custos e os procedimentos para adquirir a CNH nos EUA:

> *Para conseguir o documento, o estrangeiro chega com o passaporte e um formulário impresso e preenchido, que é o i94, que é obtido na internet. Ele vai mencionar seu nome e a data de entrada nos EUA e data prevista de saída. Dentro desse período, você pode tirar a "driver license", qualquer*

[12] https://www.seguroauto.org/conheca-o-custo-da-driver-license-e-da-cnh-brasileira/

estrangeiro pode tirar a habilitação.

Os estrangeiros devem levar para o departamento responsável esse formulário preenchido, um comprovante de residência, que pode ser até o comprovante do hotel onde se está como residente e o passaporte. Um americano deve levar sua identificação. Dando entrada no documento pela manhã, já será aplicada uma prova, que pode ser em espanhol, se for de sua preferência, ou inglês. A prova teórica tem 50 questões, das quais é preciso acertar 40. Se você passar na prova escrita, já estará apto a fazer o exame de direção, que é realizado no mesmo dia.

O próprio funcionário que atende e recolhe os documentos, aplica o exame de vista, que é realizado olhando-se através de um aparelho próprio e lendo-se algumas letras. Não é preciso passar por oftalmologistas e pagar taxa para isso. Basta ler as letras e já está habilitado. Se não conseguir ler, o funcionário encaminha para o exame com o médico. Portanto, não há despesas desnecessárias. As autoescolas são realmente necessárias somente para quem não sabe dirigir.

A prova de direção é realizada com os carros disponíveis no setor encarregado das licenças, ou no próprio carro do candidato, ou no carro alugado, ou no carro de uma autoescola, que disponibiliza o veículo para a prova, mediante o pagamento de uma taxa. Sendo aprovado na prova prática, na hora é entregue um protocolo, para aguardar e retirar a "driver license". Depois de aguardar por 30 a 50 minutos, o documento é entregue mediante o pagamento de US$ 20. Com mais algumas taxas, tudo não deverá passar de US$ 50, no total, que confere a habilitação.

A driver license é um documento de identificação, o ID. Ela permite abrir conta em banco, matricular-se em escolas, etc.

As taxas, variam conforme o estado da Federação Americana, mas tomemos como exemplo o estado da Flórida, onde residem muitos brasileiros:

Teste teórico	$10.00
Teste prático	$20.00
Carteira - ID (Original, Renovação e Substituição)	$25.00

Pesquisa realizada em novembro de 2017. Fonte: DHSMV

Agora, vejamos os custos e procedimentos para obter a CNH no Brasil:

Não há um preço fixo para se conseguir tirar a CNH – Carteira Nacional de Habilitação no Brasil. Os valores variam entre estados e até entre cidades. Mas a média do custo, para 2017, costuma ficar entre R$ 1.300 e R$ 2.000.

O total a ser pago é a soma de todas as taxas. Caso o candidato seja

reprovado em alguma fase do exame de habilitação, o valor ficará ainda mais alto, porque vai precisar pagar novas aulas e a taxa da reprovação.

A primeira taxa é relativa à entrada no processo e o valor, atualizado para 2017, entre R$ 65 e R$ 78 reais. É o valor relativo ao laudo e é feito através de boleto, depois de realizado o cadastro no Detran de cada cidade. Depois disso, o condutor deve se dirigir a uma autoescola, e cumprir as outras etapas exigidas.

Um exame que precisará ser realizado é o Exame Psicotécnico, para que seja atestada a sanidade mental. Além disso, é obrigatório o exame de vista, para avaliação. Nesses testes, vão mais R$ 150 a R$ 300 reais, em valores atuais.

Devido à adoção do Simulador, o preço para se conseguir tirar a Carteira Nacional de Habilitação no Brasil aumentaram ainda mais. Por ser um equipamento caro, o preço para tirar a CNH ou renovar a carteira subiu em média 60% no país. Isso porque as aulas em uma autoescola são obrigatórias, mesmo para quem já sabe dirigir, o que torna o custo alto para todos.

O Simulador ainda não funciona em todos os estados, mas em São Paulo já é necessário. Ele é como um videogame, que simula a direção em um carro virtual, com o maior realismo possível, com volante, pedais e painel. Ele ensina a dirigir, ao mesmo tempo em que avalia a perícia do condutor.

Para quem em São Paulo vai tira a CNH na categoria B, são obrigatórias 8 horas/aula, sendo que 4 simulando o ambiente diurno e 4 no ambiente noturno, isto é, em estradas à noite. As aulas práticas na rua também incluem obrigatoriamente uma sessão noturna.

Segundo a resolução 543 do Denatran – Departamento Nacional de Trânsito, de 2015, é obrigatória a participação em 5 horas de aula prática em Simulador, sendo 1 hora em ambiente noturno. O Denatran está exigindo a implantação de Simuladores em todo o país. A partir de 2017, não se poderá mais conseguir a CNH sem as aulas em Simulador, o que representa mais uma complicação no processo e valores mais altos. O custo, que poderia ser de R$ 1.400, passa a ser de R$ 1.700.

As autoescolas argumentam que o equipamento custa cerca de R$ 40 mil reais. Porque as autoescolas repassam o custo do Simulador para seus alunos, o custo para cada aluno aumentou aproximadamente R$ 300.

Isso traz mais gastos para o cidadão, numa exigência que, ao invés de simplificar, complica a vida das pessoas. É de se esperar que haja uma queda na procura pela CNH, com valores tão altos, num momento em que não há aumentos salariais.

> *Pode-se questionar a validade da adoção desse equipamento, porque por décadas formaram-se excelentes motoristas sem depender dessa tecnologia, já que as aulas práticas na rua sempre foram suficientes. Pode-se perguntar a quem realmente interessa essa complexidade e quem se beneficia da adoção desses equipamentos.*
>
> *Pelas projeções, é preciso reservar pelo menos R$ 2.000 para quem vai começar o processo da primeira habilitação.*

A diferença tanto financeira como temporal é absurda. Essa burocracia que existe precisa ser, ao menos, minimizada. Por essa razão, apresento esta emenda, não extinguindo os cursos teóricos e as aulas práticas, mas facultando estes e dando aos candidatos a possibilidade de fazer diretamente as provas teóricas e práticas independentemente de participação em cursos.

É preciso destacar que, ao lado da segurança no trânsito, a desburocratização e a redução dos custos para a obtenção da CNH devem ser premissas básicas. Não se podem fazer exigências de mero cunho formal somente para criar nichos de mercado para certos grupos de empresas prestadoras de serviços e para setores da burocracia estatal.

Repita-se: a obtenção da CNH deve ser exigente, mas também deve ser simples, sem imposições excessivas que transbordam o nível do razoável.

Um exemplo dessa "não razoabilidade" ocorreu em 06/03/2018, quando foi publicada a Resolução do CONTRAN nº 726[13], por meio da qual foi imposto ao condutor, na renovação da sua CNH, a aprovação em curso de atualização ou de aperfeiçoamento. Ou seja, seria mais um curso e, consequentemente, mais ônus financeiro para os condutores de veículos automotores.

O Ministério das Cidades, à época, por intermédio de seu ministro Alexandre Baldy, se pronunciou[14]: "*Determinei ao presidente do Departamento Nacional de Trânsito, Maurício Alves, após conversa com o presidente Michel Temer, que revogue a resolução que tornaria obrigatório procedimentos para que os usuários, ao renovar a carteira de habilitação, obtivesse novos procedimentos para que se tornasse mais burocrática esta renovação*". E prosseguiu: "*O governo federal deseja tornar simplificada a vida dos brasileiros [...]. Com todo o respeito aos conselheiros do*

[13] https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=357404
[14] https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2018/03/17/planalto-intervem-e-cancela-curso-obrigatorio-para-renovacao-da-cnh-veja.htm

Contran e dos que se fazem utilizadores ou prestadores de serviços, para que não possamos burocratizar e sim tenhamos as condições de simplificar a vida dos usuários e brasileiros que possam ser impactados".

Diante da polêmica criada, a citada norma foi revogada alguns dias depois pela Deliberação nº 168, de 19/03/2018, do presidente do CONTRAN.

Por isso, ao eliminarmos, por meio desta emenda, a obrigatoriedade da frequência em cursos de formação de condutores para a obtenção da CNH, trazemos o protagonismo para o indivíduo, que terá a liberdade e o poder da decisão. Em outras palavras, é a pessoa que deve decidir se precisa ou não fazer o curso. Porque é a aprovação nos exames que demonstrará se a pessoa é capaz de ser condutora de um veículo, e não a frequência obrigatória em cursos preparatórios.

Num momento em que a sociedade brasileira está discutindo o instituto do *homeschooling* (educação domiciliar), modalidade de ensino que consiste em oferecer em casa a educação que a criança teria na escola seguindo rotinas e metodologias específicas para ela, acredito ser oportuno avançarmos na discussão da flexibilização das exigências para a obtenção da CNH, com simplificação e menos custos para todos.

Portanto, rogo aos pares o apoio para aprovação da presente emenda ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, com vistas a eliminar a obrigatoriedade de realização de cursos teóricos e práticos, mesmo em simuladores, para os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

Sala das Sessões, em de de 2019

Dep AUGUSTO COUTINHO
Solidariedade/PE

EMENDA Nº 57/2019
(Do Sr. Augusto Coutinho)

Art. 1º Suprima-se o parágrafo único do art. 168 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que altera a Lei

nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem a finalidade de suprimir o parágrafo único acrescentado ao art. 168 do CTB, para que a punição para quem não utilizar a cadeirinha no transporte de crianças não seja apenas a advertência.

O parágrafo único do art. 168, acrescentado pelo Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, afirma que a violação ao disposto no art. 64 do CTB (obrigatoriedade de crianças no banco traseiro e de dispositivo de retenção adaptados) será punida apenas com advertência por escrito. Essa mudança apresentada pelo Governo foi muito criticada por especialistas por afrouxar as punições para quem não usar a cadeirinha no transporte de crianças.

Portanto, rogo aos pares o apoio para aprovação da presenta emenda ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, com vistas a suprimir o parágrafo único acrescentado ao art. 168 do CTB.

Sala das Sessões, em de de 2019

Dep AUGUSTO COUTINHO
Solidariedade/PE

EMENDA ADITIVA Nº 58/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte alteração no § 4º do *caput* do art. 15 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 15. .....

.....§ 4º a Composição dos CETRANs e do CONTRANDIFE deverão conter, no mínimo, um representante titular e seu respectivo suplente representante dos seguintes órgãos:

I. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; e
II. Polícia Rodoviária Federal - PRF.

JUSTIFICAÇÃO

Todos os Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito estão engajados na Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, estabelecida pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas - ONU, e onde o Brasil assumiu o compromisso de desenvolver ações para a redução de 50% de mortes em 10 anos.

Nessa esteira foi recentemente publicada a Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. São esforços conjunto dos governos federal, estadual e municipal.

Faz parte da própria lógica de funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, o trabalho integrado, a relação com os órgãos e entidades de trânsito federais, estaduais e municipais serve para elaboração de medidas de prevenção e fiscalização, considerando as interações entre as vias, buscando sempre a diminuição de acidentes e mortes.

Ademais os CETRAN e CONTRANDIFE têm a competência de julgar recursos relacionados a penalidades de Suspensão do Direito de Dirigir, aplicadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito da União, Estados e Municípios, o que por si só, justifica a participação de representação das três esferas de governo no julgamento referenciado.

Observa-se que a participação conjunta dos órgãos que compõem o SNT reforça o pacto federativo a media que é de grande relevância, alinhada com as políticas públicas adotadas pelos entes federativos, de atuação coordenada e direcionada entre os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, e que atende a sistemática adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB. A integração entre os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito é, inclusive, medida prevista nos artigos 5º e 6º do CTB.

Diante das competências do CETRAN/CONTRANDIFE, previstas no artigo 14 do CTB, observa-se a importância da participação dos mais diversos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, especialmente no que se refere à elaboração de normas, responder consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito, orientação nas campanhas educativas de trânsito e no julgamento de recursos interpostos contra decisões das JARI, uma vez que abrangem não apenas penalidades de multas aplicadas pelos órgãos estaduais e municipais, mas também as penalidades de suspensão do direito de dirigir decorrentes de infrações de trânsito de todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito da união.

Tal medida é primordial para fundamentar procedimento decorrente da fiscalização já amplamente utilizado pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL
PSD/RJ

EMENDA ADITIVA Nº 59/2019

Introduza no art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte alteração no § 5º do *caput* do art. 269 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 269. .....

.....

§ 5º O recolhimento dos documentos eletrônicos será realizado por meio de registro em sistemas informatizados, com base de dados integrados e disponibilizados pelo DENATRAN aos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT."

JUSTIFICAÇÃO

Os documentos digitais exigem uma amplitude no entendimento da medida administrativa de recolhimento de documentos, conforme previsto nos artigos 272 a 274 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o recolhimento dos documentos poderá ser realizado da seguinte forma:

> Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.
>
> Art. 273. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:
>
> I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
>
> II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.
>
> Art. 274. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:
>
> I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
>
> II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;
>
> III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.

O CTB estabeleceu aos órgãos e repartições de trânsito, a possibilidade de emissão de documentos eletrônicos, relativos à habilitação de condutores e registro e ao licenciamento de veículos, estabelecendo que:

> Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por, no mínimo, 5 (cinco) anos os documentos relativos à

> habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração de trânsito.
>
> § 1º Os documentos previstos no **caput** poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados em meio digital, desde que assegurada a autenticidade, a fidedignidade, a confiabilidade e a segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, nesse caso, a sua guarda física.
>
> § 2º O Contran regulamentará a geração, a tramitação, o arquivamento, o armazenamento e a eliminação de documentos eletrônicos e físicos gerados em decorrência da aplicação das disposições deste Código.
>
> § 3º Na hipótese prevista nos §§ 1º e 2º, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

Contudo, não estabeleceu a forma em que a autoridade ou agentes de trânsito deverão proceder nos casos previstos dos artigos 272 e 274 em que o condutor e/ou veículo possuir somente documentos eletrônicos, como exemplo, posso citar o caso de retenção do veículo, em que a irregularidade não puder ser sanada no local ou quando o condutor estiver embriagado, a pergunta que fica sem resposta é como deverão ser os procedimentos.

A proposta quer fazer a correção necessária, quando se tratar de documento eletrônico, porque não haverá o efetivo recolhimento, mas sim o registro de que a medida administrativa fora aplicada. Há necessidade de obrigação para implementação de sistema unificado para que o registro de aplicação da medida administrativa seja realizado no momento da fiscalização. Neste sentido, se a apresentação do documento pode ser por meio eletrônico, a medida de recolhimento também deve ser viabilizada por meio eletrônico, bem como suas restrições.

Tal medida é primordial para fundamentar procedimento decorrente da fiscalização já amplamente utilizado pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA N. 60/2019

Suprima-se a alínea “b” do inciso I, constante do art. 5º do Projeto de Lei n. 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro estabelece o cumprimento do exame toxicológico para os condutores das categorias de automóveis de maiores portes (C, D e E). Esse dispositivo foi incluído no texto pela Lei n. 13.103, de 2015.

A iniciativa legislativa foi decorrência da alteração da Resolução n. 425/12, por meio da Resolução n. 460/13, a qual incluiu, no inciso III do artigo 4º, o exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas. Mais tarde, essa Resolução foi alterada pelo Contran, que publicou a Resolução n. 517/15, alterando a 425/12, com algumas modificações na regulação do exame toxicológico, e revogando as Resoluções n. 460/13 e 490/14.

Essa exigência busca aferir o consumo de substâncias psicoativas que comprometam a capacidade de direção. Trata-se, portanto, de medida preventiva de acidentes e garantia da segurança viária.

Além de questões de segurança, a imposição do exame toxicológico mostra a eficiente atuação do Estado, que tem o dever de agir na prevenção e promoção da saúde e do bem-estar coletivo.

Ainda que o assunto seja de enorme relevância para a sociedade por tentar retirar condutores que estejam sob efeito de substâncias psicoativas das vias, questiona-se a eficácia da medida. Ao realizar o exame somente na renovação da habilitação, detecta-se apenas se o condutor é ou não usuário de substância ilícita, o que por si só não configura irregularidade para obtenção da carteira de habilitação. O vedado pela norma é a condução de veículos por motoristas sob o efeito dessas substâncias.

Mesmo diante de questionamentos sobre a regularidade do exame e se os fins da norma estão sendo alcançados, estudos realizados[15], entre 2015 e 2017, pelo coordenador da SOS Estradas, Rodolfo Rizzotto, baseados em dados obtidos da Polícia Rodoviária Federal, demonstram que, após a exigência dos exames toxicológicos para os condutores, o número de ocorrências nas rodovias federais do país envolvendo caminhões apresentou queda de 34%, enquanto com os ônibus a redução foi de 45%. Se analisarmos os dados gerais, incluindo veículos de passeio, a

[15] https://www.labnetwork.com.br/noticias/dia-do-caminhoneiro-relembra-a-importancia-do-exame-toxicologico-para-seguranca-nas-estradas/

diminuição foi de 27%. Por isso, em função da diferença significativa nos dados estatísticos, Rodolfo Rizzotto argumenta que o exame toxicológico foi determinante na redução dos acidentes envolvendo os motoristas que realizaram o teste que inibe o uso de drogas.

Cabe ressaltar que foram apresentados na Câmara dos Deputados projetos de lei com o intuito de estender o exame às demais categorias de motoristas, por exemplo, o PL 1.932, de 2019.

No momento em que se discute no Congresso Nacional a viabilidade de expansão da medida a todas as categorias, e diante da estatística que comprova a diminuição de acidentes nas vias federais, decorrentes da exigência do referido exame, não parece plausível a revogação do dispositivo que o exige. Ademais, pela análise dos dados, a proposta contraria, inclusive, o interesse público.

Ante o exposto, conto com a sensibilidade de Vossas Excelências no sentido de manter o exame toxicológico dentre os exigidos para a obtenção e renovação da CNH para condutores de veículos das categorias C, D e E, suprimindo a alínea “b” do inciso I, constante do art. 5º do Projeto de Lei n. 3.267, de 2019.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2019.

Deputado **MARCOS PEREIRA**
(REPUBLICANOS/SP)

Deputado **VINÍCIUS CARVALHO**
(REPUBLICANOS/SP)

EMENDA SUPRESSIVA 61/2019

Suprimam-se os seguintes dispositivos do Projeto de Lei em epígrafe, nas partes em que se altera a Lei nº 9.503/1997:

“Art. 1º .....

‘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’”.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais. Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida renovação. Por isso, entendemos inadequada a intenção do PL de se alargar o período realização destes exames (de 3 para 5 anos para condutores com mais de 65 anos, e de 5 para

10 anos para aqueles abaixo desta faixa etária), como é ainda mais inapropriada a eliminação da exigência dos exames toxicológicos para os condutores em questão.
Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.
Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.
No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.
De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.
E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.
Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 62/2019

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL:
"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:
'Art. 147. A validade da Carteira Nacional de Habilitação será de 10 (dez) anos, renovável pelo mesmo período, e condicionada à realização de exames de direção práticos e teóricos, de saúde física e mental com periodicidade não superior a 5 (cinco) anos; e ainda à realização de exames toxicológicos de janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, com periodicidade não superior a 2 (dois) anos e 6 (seis) meses sucessivamente, nos termos deste artigo, sob pena de aplicação das sanções previstas neste Código.
§ 1º Os exames de direção práticos e teóricos aplicam-se somente ao candidato à habilitação, além dos exames de aptidão física, mental, toxicológicos e dos seguintes:

I - escrito, sobre legislação de trânsito;
II - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; e
III - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.
§ 3º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável, nos termos do caput, no local de residência ou domicílio do examinado.
§ 4º O exame previsto no § 3º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação.
§ 5º O exame previsto no § 3º deverá ser realizado somente em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência, e aplicados por profissionais com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissionais regulamentadas por meio de lei federal.
§ 6º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no caput para realização do respectivo exame poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.
§ 7º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.
§ 8º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames de saúde física e mental de que trata o caput e os §§ 3º e 4º não será superior a 3 (três) anos.
§ 9º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos de que trata o caput e o art. 148-A não será superior a 1 (um) ano e 6 (seis) meses.
§ 10 O termo inicial das periodicidades de que trata este artigo é o ato de concessão da habilitação, adição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 11 A realização dos exames toxicológicos de que trata o caput aplica-se somente aos condutores das categorias C, D e E e aos motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.
§ 12 O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios'.".

.....
‘Art. 148.....
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, após apresentação do resultado negativo do exame toxicológico previsto no art. 148-A’.
.....
‘Art. 148-A. O exame toxicológico de que trata o art. 147 buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 1º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.
§ 2º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 3º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 4º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial.
§ 5º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no art. 147, caput e §§ 11 e 12, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos previstos no caput fará jus a:
I – desconto no valor do imposto previsto no art.º 155, inciso III, da Constituição Federal, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames, nos termos de regulamento do CONTRAN quanto à comprovação dos pagamentos e de regulamento dos Estados e do Distrito Federal quanto ao desconto no imposto; e
II – desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, dentro do limite da pontuação adquirida, na seguinte proporção:
a) 10 (dez) pontos, a cada 6 (seis) meses; e
5 (cinco) pontos, a cada ano.
§ 6º O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público

de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios'.".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos importante garantir que as exigências destes exames sejam efetivas, com as respectivas periodicidades e técnicas seguras de realização.

Com este escopo, julgamos oportuno que tais requisitos sejam estendidos a outras categorias de profissionais do trânsito, por uma questão de isonomia entre esses profissionais e, sobretudo, para a segurança de condutores e pedestres.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em

outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA SUPRESSIVA 63/2019

Suprimam-se os seguintes dispositivos do PL, nas partes em que se altera a Lei nº 9.503/1997:

"Art. 1º .....

'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'".

.....

"Art. 5º Ficam revogados:

I – .....

b) o art. 148-A".

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'Art. 19 .....

XXXI – administrar o sistema de formação e consulta a banco de dados com informações sobre os cadastrados para fins de formação de histórico de conduta, nos termos deste Código'.

.....

'Art. 67-F. Fica criado o sistema de formação e consulta a banco de dados, administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com informações sobre o cadastrado para fins de formação de histórico de conduta'.

Art. 67-G. Para os efeitos deste Código, considera-se:

I - banco de dados: conjunto de dados relativos ao cadastrado armazenados com a finalidade de subsidiar a concessão de crédito, a realização de venda a prazo ou em outras condições facilitadas, de desconto no imposto e na pontuação por infrações nos termos do art. 148-A, § 5º, ou de outras transações comerciais que impliquem risco financeiro, desde que relacionadas à atividade do cadastrado;
II - cadastrado: condutores com Permissão para Dirigir, prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios, condutores das categorias C, D e E e motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018;
III - fonte: pessoa natural ou jurídica que conceda crédito ou realize venda a prazo, em condições facilitadas ou outras transações comerciais e empresariais que lhe impliquem risco financeiro, desde que relacionadas à atividade do cadastrado;
IV - consulente: cadastrado que acesse informações em banco de dados para qualquer finalidade permitida por este Código;
V - anotação: ação ou efeito de anotar, assinalar, averbar, incluir, inscrever ou registrar informação relativa ao histórico de conduta em banco de dados; e
VI - histórico de conduta: conjunto de dados administrativos registrados no RENACH relativos à conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado.
Art. 67-H. O banco de dados poderá conter informações de conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado, nas condições estabelecidas neste Código.
§ 1º Para a formação do banco de dados, somente poderão ser armazenadas informações objetivas, claras, verdadeiras e de fácil compreensão, que sejam necessárias para avaliar a situação do cadastrado, nos termos do art. 3º, § 2º, da Lei nº 12.414, de 9 de junho de 2011.
Art. 67-I. A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.
§ 1º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação em banco de dados independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.
§ 2º Atendido o disposto no caput, as fontes ficam autorizadas, nas condições estabelecidas neste Código, a fornecer ao banco de dados as informações necessárias à formação do histórico dos cadastrados.
Art. 67-J As informações disponibilizadas no banco de dados somente poderão ser utilizadas para:
I - realização de análise de risco de crédito relacionado à atividade do cadastrado;

II - subsidiar a concessão ou extensão de crédito e a realização de venda a prazo, em outras condições facilitadas ou outras transações comerciais e empresariais que impliquem risco financeiro ao consulente; e
III – concessão de desconto no imposto e na pontuação por infrações nos termos do art. 148-A, § 5º.
§ 1º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União manter sistemas seguros de consulta para informar aos consulentes as informações de adimplemento do cadastrado.
§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União e a fonte conservarão sigilo em suas operações e serviços prestados.
§ 3º A quebra de sigilo ou compartilhamento de informações relativas ao banco de dados fora das hipóteses autorizadas neste Código constitui crime e sujeita os responsáveis à pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, aplicando-se, no que couber, o Código Penal, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.
Art. 67-L. As informações sobre o cadastrado constantes do banco de dados somente poderão ser acessadas por fontes que com ele mantiverem ou pretenderem manter relação comercial ou creditícia.
Art. 67-M. O banco de dados, a fonte e o consulente são responsáveis objetiva e solidariamente pelos danos materiais e morais que causarem ao cadastrado.
Art. 67-N. Nas situações em que o cadastrado for consumidor, caracterizado conforme a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Proteção e Defesa do Consumidor, aplicam-se as sanções e penas nela previstas e o disposto no § 2º .
§ 1º Nos casos previstos no caput, a fiscalização e a aplicação das sanções serão exercidas concorrentemente pelos órgãos de proteção e defesa do consumidor da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação administrativa.
§ 2º Sem prejuízo do disposto no caput e no § 1º, os órgãos de proteção e defesa do consumidor poderão aplicar medidas corretivas, estabelecendo ao banco de dados que descumprir o previsto neste Código obrigações de fazer com que sejam excluídas do cadastro, no prazo de 7 (sete) dias, informações incorretas, bem como cancelados cadastros de condutores que não autorizaram a abertura.
Art. 67-O. Aplicam-se os arts. 5º, 6º, 8º e 12 da Lei nº 12.414, de 9 de junho de 2011, quanto aos direitos dos cadastrados e às obrigações do órgão máximo executivo de trânsito da União, como gestora do sistema de que trata o art. 67-F, bem como às obrigações das fontes e das instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil'.
.....
'Art. 147. A validade da Carteira Nacional de Habilitação será de 10 (dez) anos, renovável pelo mesmo período, e condicionada à realização de

exames de direção práticos e teóricos, de saúde física e mental com periodicidade não superior a 5 (cinco) anos; e ainda à realização de exames toxicológicos de janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, com periodicidade não superior a 2 (dois) anos e 6 (seis) meses sucessivamente, nos termos deste artigo, sob pena de aplicação das sanções previstas neste Código.

§ 1º Os exames de direção práticos e teóricos aplicam-se somente ao candidato à habilitação, além dos exames de aptidão física, mental, toxicológicos e dos seguintes:

I - escrito, sobre legislação de trânsito;

II - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; e

III - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

§ 3º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável, nos termos do caput, no local de residência ou domicílio do examinado.

§ 4º O exame previsto no § 3º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação.

§ 5º O exame previsto no § 3º deverá ser realizado somente em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência, e aplicados por profissionais com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissionais regulamentadas por meio de lei federal.

§ 6º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no caput para realização do respectivo exame poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 7º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

§ 8º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames de saúde física e mental de que trata o caput e os §§ 3º e 4º não será superior a 3 (três) anos.

§ 9º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos de que trata o caput e o art. 148-A não será superior a 1 (um) ano e 6 (seis) meses.

§ 10 O termo inicial das periodicidades de que trata este artigo é o ato de concessão da habilitação, adição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 11 A realização dos exames toxicológicos de que trata o caput aplica-se somente aos condutores das categorias C, D e E e aos motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.
§ 12 O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios.
.....
'Art. 148.....
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, após apresentação do resultado negativo do exame toxicológico previsto no art. 148-A'.
.....
'Art. 148-A. O exame toxicológico de que trata o art. 147 buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 1º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.
§ 2º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 3º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 4º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial.
§ 5º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no art. 147, caput e §§ 11 e 12, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos previstos no caput fará jus a:
I – anotação no banco de dados de que trata o art. 67-F;
II – desconto no valor do imposto previsto no art.º 155, inciso III, da

Constituição Federal, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames, nos termos de regulamento do CONTRAN quanto à comprovação dos pagamentos e de regulamento dos Estados e do Distrito Federal quanto ao desconto no imposto; e

III – desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, dentro do limite da pontuação adquirida, na seguinte proporção:

b) 10 (dez) pontos, a cada 6 (seis) meses; e

b) 5 (cinco) pontos, a cada ano.

§ 6º O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios'.

.....

'Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional, tendo sua validade condicionada aos prazos de vigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos previstos neste Código'.

'Parágrafo único. Para fins da contagem dos prazos a que se refere o *caput*, a Carteira Nacional de Habilitação conterá a data de realização e o respectivo prazo de validade dos exames de aptidão física, mental e toxicológico'.

.....

'Art. 165-B. Deixar de realizar os exames toxicológicos em até 30 (trinta) dias após o vencimento dos prazos previstos neste Código.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no RENACH de resultado negativo em novo exame;

Medida Administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação'".

.....

"Art. XXX. O Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações

'Art. 168 - .....

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão, por conta do empregador, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames'.

.....

'§ 8º Sempre que possível, na admissão, o empregador dará preferência à

contratação de motorista profissional que tenha se submetido espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos previstos na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, considerando o disposto no art. 148-A, § 5º do mesmo Código'.

.....

'Art. 235-B - .....

VII - submeter-se a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, bem como a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, observadas as seguintes disposições:

a) a obrigação de realização dos exames toxicológicos poderá ser atendida através da utilização, pelo motorista empregado, dos exames toxicológicos previstos no art. 148-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizados nos últimos 90 (noventa) dias;

b) a realização dos exames toxicológicos deverá ser obrigatoriamente informada pelo empregador ao Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial), com periodicidade mensal, sob pena da incidência das penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;

c) os exames toxicológicos deverão ser realizados obrigatoriamente com base em sistema de seleção randômica com procedimentos e parâmetros técnicos que permitam tratamento isonômico e abranjam a totalidade dos motoristas empregados dentro do período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses;

d) os empregadores que não exigirem os exames toxicológicos previstos neste inciso sujeitar-se-ão às penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;

e) a realização dos exames toxicológicos obedecerá ao disposto no § 5º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e

f) fica assegurado o direito à contraprova em caso de resultado positivo e à confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 1º A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

§ 2º O empregador, o transportador e o embarcador se responsabilizam solidariamente pela não realização do teste, dos exames toxicológicos e do programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII e nos termos dos arts. 147, 148-A e 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, submetendo-se ao previsto nos arts. 927; 932, inciso III; e 942, da Lei nº 10.406, de 10 de

janeiro de 2002 (Código Civil)’”.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida renovação. Por isso, entendemos inadequada a intenção do PL de se alargar o período realização destes exames (de 3 para 5 anos para condutores com mais de 65 anos, e de 5 para 10 anos para aqueles abaixo desta faixa etária), como é ainda mais inapropriada a eliminação da exigência dos exames toxicológicos para os condutores em questão.

Mais do que isto, a intenção principal aqui é incentivar as boas práticas no que tange à condução de veículos utilizados como instrumento de trabalho. Nesse sentido, é criado um verdadeiro cadastro positivo, a ser autorizado pelo condutor, com vistas a desenvolver um histórico de seu perfil enquanto trabalhador do trânsito.

As boas práticas e o histórico positivo desenvolvido lhe concederão benefícios, como condições facilitadas em operações comerciais (também a serem autorizadas pelos respectivos estabelecimentos), desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, entre outros.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária

quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

Dessa forma, embora previstos como condicionantes, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê poucos mecanismos para atribuir efetividade aos comandos legais já existentes quanto à obrigatoriedade desses exames, razão pela qual sugerimos também aprimoramento desta questão.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA SUPRESSIVA 64/2019

Suprima-se alínea “b” do inciso I do Art. 5º do PL 3.267, de 2019.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos inadequada a intenção do PL de se eliminar a exigência destes exames.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos

no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 65/2019

O artigo 1º do PL 3.267, de 2019 passa a ser acrescido dos seguintes dispositivos:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 147. A validade da Carteira Nacional de Habilitação será de 10 (dez) anos, renovável pelo mesmo período, e condicionada à realização de exames de direção práticos e teóricos, de saúde física e mental com periodicidade não superior a 5 (cinco) anos; e ainda à realização de exames toxicológicos de janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, com periodicidade não superior a 2 (dois) anos e 6 (seis) meses sucessivamente, nos termos deste artigo, sob pena de aplicação das sanções previstas neste Código.

§ 1º Os exames de direção práticos e teóricos aplicam-se somente ao candidato à habilitação, além dos exames de aptidão física, mental, toxicológicos e dos seguintes:

I - escrito, sobre legislação de trânsito;

II - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; e

III - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

§ 3º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável, nos termos do caput, no local de residência ou domicílio do examinado.

§ 4º O exame previsto no § 3º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação.

§ 5º O exame previsto no § 3º deverá ser realizado somente em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência, e aplicados por profissionais com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissionais regulamentadas por meio de lei federal.

§ 6º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no caput para realização do respectivo exame poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 7º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de

Trânsito – Contran.
§ 8º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames de saúde física e mental de que trata o caput e os §§ 3º e 4º não será superior a 3 (três) anos.
§ 9º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos de que trata o caput e o art. 148-A não será superior a 1 (um) ano e 6 (seis) meses.
§ 10 O termo inicial das periodicidades de que trata este artigo é o ato de concessão da habilitação, adição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 11 A realização dos exames toxicológicos de que trata o caput aplica-se somente aos condutores das categorias C, D e E e aos motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.
§ 12 O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios" (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.
Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos importante garantir que as exigências destes exames sejam efetivas, com as respectivas periodicidades e técnicas seguras de realização.
Com este escopo, julgamos oportuno que tais requisitos sejam estendidos a outras categorias de profissionais do trânsito, por uma questão de isonomia entre esses profissionais e, sobretudo, para a segurança de condutores e pedestres.
Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.
Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.
No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.
De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.
E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.
Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 66/2019

O artigo 1º do PL 3.267, de 2019 passa a ser acrescido dos seguintes dispositivos:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 19 .....

.....

XXXI – administrar o sistema de formação e consulta a banco de dados com informações sobre os cadastrados para fins de formação de histórico de conduta, nos termos deste Código'.

.....

Art. 67-F. Fica criado o sistema de formação e consulta a banco de dados, administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com informações sobre o cadastrado para fins de formação de histórico de conduta'

.....

Art. 67-G. Para os efeitos deste Código, considera-se:

.....

I - banco de dados: conjunto de dados relativos ao cadastrado armazenados com a finalidade de subsidiar a concessão de crédito, a realização de venda a prazo ou em outras condições facilitadas, de desconto no imposto e na pontuação por infrações nos termos do art. 148-A, § 5º, ou de outras transações comerciais que impliquem risco financeiro, desde que relacionadas à atividade do cadastrado;

II - cadastrado: condutores com Permissão para Dirigir, prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios, condutores das categorias C, D e E e motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018;

III - fonte: pessoa natural ou jurídica que conceda crédito ou realize venda a prazo, em condições facilitadas ou outras transações comerciais e empresariais que lhe impliquem risco financeiro, desde que relacionadas à atividade do cadastrado;

IV - consulente: cadastrado que acesse informações em banco de dados para qualquer finalidade permitida por este Código;

V - anotação: ação ou efeito de anotar, assinalar, averbar, incluir, inscrever ou registrar informação relativa ao histórico de conduta em banco de dados; e

VI - histórico de conduta: conjunto de dados administrativos registrados no RENACH relativos à conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado.

Art. 67-H. O banco de dados poderá conter informações de conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado, nas condições estabelecidas neste Código.

§ 1º Para a formação do banco de dados, somente poderão ser armazenadas informações objetivas, claras, verdadeiras e de fácil compreensão, que sejam necessárias para avaliar a situação do cadastrado, nos termos do art. 3º, § 2º, da Lei nº 12.414, de 9 de junho de 2011.

Art. 67-I. A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial

cadastrado.
§ 1º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação em banco de dados independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.
§ 2º Atendido o disposto no caput, as fontes ficam autorizadas, nas condições estabelecidas neste Código, a fornecer ao banco de dados as informações necessárias à formação do histórico dos cadastrados.
Art. 67-J As informações disponibilizadas no banco de dados somente poderão ser utilizadas para:
I - realização de análise de risco de crédito relacionado à atividade do cadastrado;
II - subsidiar a concessão ou extensão de crédito e a realização de venda a prazo, em outras condições facilitadas ou outras transações comerciais e empresariais que impliquem risco financeiro ao consulente; e
III – concessão de desconto no imposto e na pontuação por infrações nos termos do art. 148-A, § 5º.
§ 1º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União manter sistemas seguros de consulta para informar aos consulentes as informações de adimplemento do cadastrado.
§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União e a fonte conservarão sigilo em suas operações e serviços prestados.
§ 3º A quebra de sigilo ou compartilhamento de informações relativas ao banco de dados fora das hipóteses autorizadas neste Código constitui crime e sujeita os responsáveis à pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, aplicando-se, no que couber, o Código Penal, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.
Art. 67-L. As informações sobre o cadastrado constantes do banco de dados somente poderão ser acessadas por fontes que com ele mantiverem ou pretenderem manter relação comercial ou creditícia.
Art. 67-M. O banco de dados, a fonte e o consulente são responsáveis objetiva e solidariamente pelos danos materiais e morais que causarem ao cadastrado.
Art. 67-N. Nas situações em que o cadastrado for consumidor, caracterizado conforme a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Proteção e Defesa do Consumidor, aplicam-se as sanções e penas nela previstas e o disposto no § 2º .
§ 1º Nos casos previstos no caput, a fiscalização e a aplicação das sanções serão exercidas concorrentemente pelos órgãos de proteção e defesa do consumidor da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação administrativa.
§ 2º Sem prejuízo do disposto no caput e no § 1º, os órgãos de proteção e defesa do consumidor poderão aplicar medidas corretivas, estabelecendo ao banco de dados que descumprir o previsto neste Código obrigações de fazer com que sejam excluídas do cadastro, no prazo de 7 (sete) dias, informações incorretas, bem como cancelados cadastros de condutores que não autorizaram a abertura.
Art. 67-O. Aplicam-se os arts. 5º, 6º, 8º e 12 da Lei nº 12.414, de 9 de junho de 2011, quanto aos direitos dos cadastrados e às obrigações do órgão máximo executivo de trânsito da União, como gestora do sistema de que trata o art. 67-F, bem como às obrigações das fontes e das instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil'.".

.....

Art. 147. A validade da Carteira Nacional de Habilitação será de 10 (dez) anos, renovável pelo mesmo período, e condicionada à realização de exames de direção práticos e teóricos, de saúde física e mental com periodicidade não superior a 5 (cinco) anos; e ainda à realização de exames toxicológicos de janela de detecção

mínima de 90 (noventa) dias, com periodicidade não superior a 2 (dois) anos e 6 (seis) meses sucessivamente, nos termos deste artigo, sob pena de aplicação das sanções previstas neste Código.
§ 1º Os exames de direção práticos e teóricos aplicam-se somente ao candidato à habilitação, além dos exames de aptidão física, mental, toxicológicos e dos seguintes:
I - escrito, sobre legislação de trânsito;
II - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; e
III - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.
§ 3º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável, nos termos do caput, no local de residência ou domicílio do examinado.
§ 4º O exame previsto no § 3º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação.
§ 5º O exame previsto no § 3º deverá ser realizado somente em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência, e aplicados por profissionais com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissionais regulamentadas por meio de lei federal.
§ 6º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no caput para realização do respectivo exame poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.
§ 7º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.
§ 8º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames de saúde física e mental de que trata o caput e os §§ 3º e 4º não será superior a 3 (três) anos.
§ 9º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos de que trata o caput e o art. 148-A não será superior a 1 (um) ano e 6 (seis) meses.
§ 10 O termo inicial das periodicidades de que trata este artigo é o ato de concessão da habilitação, adição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 11 A realização dos exames toxicológicos de que trata o caput aplica-se somente aos condutores das categorias C, D e E e aos motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.
§ 12 O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios. ”
.....
Art. 148-A. O exame toxicológico de que trata o art. 147 buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 1º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do

Contran.
§ 2º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 3º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 4º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial.
§ 5º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no art. 147, caput e §§ 11 e 12, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos previstos no caput fará jus a:
I – anotação no banco de dados de que trata o art. 67-F;
II – desconto no valor do imposto previsto no art.º 155, inciso III, da Constituição Federal, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames, nos termos de regulamento do CONTRAN quanto à comprovação dos pagamentos e de regulamento dos Estados e do Distrito Federal quanto ao desconto no imposto; e
III – desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, dentro do limite da pontuação adquirida, na seguinte proporção:
c) 10 (dez) pontos, a cada 6 (seis) meses; e
5 (cinco) pontos, a cada ano.
§ 6º O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios'.".
.....
'Art. XXX. O Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:
'Art. 168 - ....
.....
§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão, por conta do empregador, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames'.
.....
'§ 8º Sempre que possível, na admissão, o empregador dará preferência à contratação de motorista profissional que tenha se submetido espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos previstos na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, considerando o disposto no art. 148-A, § 5º do mesmo Código'.
.....
Art. 235-B - .....
.....
VII - submeter-se a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica

instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, bem como a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, observadas as seguintes disposições:
a) a obrigação de realização dos exames toxicológicos poderá ser atendida através da utilização, pelo motorista empregado, dos exames toxicológicos previstos no art. 148-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizados nos últimos 90 (noventa) dias;
b) a realização dos exames toxicológicos deverá ser obrigatoriamente informada pelo empregador ao Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial), com periodicidade mensal, sob pena da incidência das penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;
c) os exames toxicológicos deverão ser realizados obrigatoriamente com base em sistema de seleção randômica com procedimentos e parâmetros técnicos que permitam tratamento isonômico e abranjam a totalidade dos motoristas empregados dentro do período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses;
d) os empregadores que não exigirem os exames toxicológicos previstos neste inciso sujeitar-se-ão às penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;
e) a realização dos exames toxicológicos obedecerá ao disposto no § 5º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e
f) fica assegurado o direito à contraprova em caso de resultado positivo e à confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.
§ 1º A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.
§ 2º O empregador, o transportador e o embarcador se responsabilizam solidariamente pela não realização do teste, dos exames toxicológicos e do programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII e nos termos dos arts. 147, 148-A e 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, submetendo-se ao previsto nos arts. 927; 932, inciso III; e 942, da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)". (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Mais do que isto, a intenção principal é incentivar as boas práticas no que tange à condução de veículos utilizados como instrumento de trabalho. Nesse sentido, é criado um verdadeiro cadastro positivo, a ser autorizado pelo condutor, com vistas a desenvolver um histórico de seu perfil enquanto trabalhador do trânsito.

As boas práticas e o histórico positivo desenvolvido lhe concederá benefícios, como condições facilitadas em operações comerciais (também a serem autorizadas pelos respectivos estabelecimentos), desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, entre outros.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões

compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

Dessa forma, embora previstos como condicionantes, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê poucos mecanismos para atribuir efetividade aos comandos legais já existentes quanto à obrigatoriedade desses exames, razão pela qual sugerimos também aprimoramento desta questão.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 67/2019

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional, tendo sua validade condicionada aos prazos de vigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos previstos neste Código'.

'Parágrafo único. Para fins da contagem dos prazos a que se refere o *caput*, a Carteira Nacional de Habilitação conterá a data de realização e o respectivo prazo de validade dos exames de aptidão física, mental e toxicológico'.".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos importante garantir que as exigências destes exames sejam efetivas, com as respectivas periodicidades e técnicas seguras de realização.

Com este escopo, esta emenda estabelece, de forma expressa no Código de Trânsito Brasileiro, que os exames (dentro dos prazos estabelecidos) são requisitos para a validade da CNH.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca

preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 68/2019

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL:
"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:
'Art. 165-B. Deixar de realizar os exames toxicológicos em até 30 (trinta) dias após o vencimento dos prazos previstos neste Código.
Infração – gravíssima;
Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no RENACH de resultado negativo em novo exame;
Medida Administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação'.".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação.
Ocorre que, embora previstos como condicionantes, o Código de Trânsito Brasileiro nunca estabeleceu sanções para a não realização dos exames, razão pela qual entendemos oportuna esta emenda para atribuir efetividade ao comando legal já existente.
Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.
Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.
No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São

quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 69/2019

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL, onde couberem:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. XXX. O Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações

‘Art. 168 - .....

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão, por conta do empregador, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames’.

.....

‘Art. 235-B - .....

VII - submeter-se a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, bem como a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, observadas

as seguintes disposições:
a) a obrigação de realização dos exames toxicológicos poderá ser atendida através da utilização, pelo motorista empregado, dos exames toxicológicos previstos no art. 148-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizados nos últimos 90 (noventa) dias;
b) a realização dos exames toxicológicos deverá ser obrigatoriamente informada pelo empregador ao Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial), com periodicidade mensal, sob pena da incidência das penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;
c) os exames toxicológicos deverão ser realizados obrigatoriamente com base em sistema de seleção randômica com procedimentos e parâmetros técnicos que permitam tratamento isonômico e abranjam a totalidade dos motoristas empregados dentro do período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses;
d) os empregadores que não exigirem os exames toxicológicos previstos neste inciso sujeitar-se-ão às penalidades pecuniárias previstas no art. 47-A;
e) a realização dos exames toxicológicos obedecerá ao disposto no § 5º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e
f) fica assegurado o direito à contraprova em caso de resultado positivo e à confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.
§ 1º A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.
§ 2º O empregador, o transportador e o embarcador se responsabilizam solidariamente pela não realização do teste, dos exames toxicológicos e do programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII e nos termos dos arts. 147, 148-A e 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, submetendo-se ao previsto nos arts. 927; 932, inciso III; e 942, da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)’.”.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, observando-se e aprimorando seus reflexos nas relações de trabalho envolvendo os motoristas profissionais.
Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para

a referida habilitação e renovação.

Ocorre que, embora previstos como condicionantes, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê poucos mecanismos para atribuir efetividade aos comandos legais já existentes.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA Nº 70/2019

O art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte

alteração no inciso VII do art.19 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

.....

XXXI – Criar, organizar, manter e regulamentar o Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas e o acesso aos sistemas eletrônicos que viabilizam a emissão do CRV e do CRVL físicos e eletrônicos, com atuação na área de trânsito, constituídos na forma da Lei 10.602 de 12 de dezembro de 2002, vinculado ao Sistema RENAVAM." (NR)

.....

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

.....

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, veículos expedindo o Certificados de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do Órgão Federal competente, diretamente ou por meio de subdelegação, a entidades públicas ou privadas, previamente credenciadas pelo órgão delegado, para a expedição CNH, do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), de acordo com regulamentação expedida pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

.....

XVII - Criar e manter atualizado no âmbito dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, o Cadastro dos Despachantes Documentalistas, com atuação na área de trânsito a ser respeitado pelos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN, de cada estado e do Distrito federal, com base em informações atualizadas fornecidas por Conselho representativo de classe, constituído na forma da lei, com o objetivo de identifica-los, como Despachantes Documentalistas Credenciados e dar segurança à prestação dos serviços, inserindo-os no Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas Criado nos termos do Inciso XXXI.

§ 1º - Poderão ser cadastrados, exclusivamente, os Despachantes Documentalistas inscritos no Conselho, entidade representativa de classe, na forma da Lei Federal nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, cujo estatuto os submeta a norma disciplinar na forma do seu conselho de ética.

§ 2º - O Despachante Documentalista Credenciado, na representação de seus comitentes, é o profissional competente para o manejo dos processos físicos e eletrônicos relativos aos veículos e seus respectivos registros, alteração, regularização e licenciamento nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

.....

"Art. 25-A. A pessoa física ou jurídica interessada em qualquer realizar qualquer procedimento administrativo que vise o registro, alteração, regularização e licenciamento de veículos junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em que seja não seja imprescindível o comparecimento, a presença ou atuação pessoal, poderá ser representada por Despachante Documentalista Credenciado, nos termos de regulamento do Contran." (NR)

.....

"Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.
§ Único. O Certificado de Registro de Veículo Eletrônico - CRV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória." (NR)
.....
"Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.
Parágrafo Único. O CRLV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória."
.....

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa organizar o cadastro de atuação dos profissionais despachantes documentalistas e a sua integração no Sistema Nacional de Trânsito.

O referido Código tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações.

Urge a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito, principalmente os colaboradores diretos da emissão de documentação.

No que concerne à sugestão de modificação do art. 19, inc. XXXI, art. 22, inc. III e XVII, §§ 1º e 2º , art. 25-A, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 4387 SP, o qual, em suma, determinou que a Lei Federal nº 10.602, de 12 de dezembro 2002, criou os Conselhos Federal e Regionais dos Despachantes Documentalistas e regulamentou minimamente a profissão.

Ademais, o profissional despachante documentalista têm mandado presumido na representação de seu comitente.

O Despachante Documentalista existe desde os primórdios do Estado Brasileiro, quando iniciaram por ordem da coroa Portuguesa e conta com milhares de profissionais espalhados pelos quatro cantos do Brasil.

Não se pretende de forma alguma criar impedimento ou dificuldade para o cidadão buscar diretamente a solução de seus assuntos ou interesses junto aos órgãos públicos.

O que se pretende com o presente projeto de lei é assegurar proteção à sociedade brasileira contra os maus profissionais e permitir o desenvolvimento dessa importante atividade, necessária na desburocratização do Estado Brasileiro.

O Despachante Documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação. Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito, onde é responsável em média por mais de 85% (oitenta e cinco por cento) do volume total de serviços de registro, alteração regularização e licenciamento de veículos, e invariavelmente, face a ausência de legislação que legitime sua atuação são ignorados por gestores públicos

responsáveis pelos Órgãos Executivos de Transito dos Estados e do Distrito Federal.

Devido a ausência de legislação federal, diversos estados brasileiros tentaram suprir essa carência editando leis estaduais que acabaram prejudicadas tendo em vista o disposto na Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Os documentos digitais exigem uma correta adequação e precisa indicação de sua forma complementar.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação dos demais parlamentares.

Sala da Comissão em 25 de setembro de 2019.

Deputada **ALINE GURGEL**
Republicanos/AP

EMENDA Nº 71/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com acrescido da seguinte redação, renumerando-se os demais:

"Art. 67-F. Fica criado o sistema de formação e consulta a banco de dados, administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com informações sobre o cadastrado para fins de formação de histórico de conduta.

Art. 67-G. Para os efeitos deste Código, considera-se:

I - banco de dados: conjunto de dados relativos ao cadastrado armazenados com a finalidade de analisar a conduta do cadastrado enquanto usuário do trânsito;

II - cadastrado: condutores com Permissão para Dirigir, prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios, condutores das categorias C, D e E e motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018;

III - consulente: cadastrado que acesse informações em banco de dados para qualquer finalidade

permitida por este Código;

IV - anotação: ação ou efeito de anotar, assinalar, averbar, incluir, inscrever ou registrar informação relativa ao histórico de conduta em banco de dados, e;

V - histórico de conduta: conjunto de dados administrativos registrados no RENACH relativos à conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado.

Art. 67-H. O banco de dados poderá conter informações de conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado, nas condições estabelecidas neste Código.

§ 1º Para a formação do banco de dados, somente poderão ser armazenadas informações objetivas, claras, verdadeiras e de fácil compreensão, que sejam necessárias para avaliar a situação do cadastrado, nos seguintes termos:

I - objetivas: aquelas descritivas dos fatos e que não envolvam juízo de valor;

II - claras: aquelas que possibilitem o imediato entendimento do cadastrado independentemente de remissão a anexos, fórmulas, siglas, símbolos, termos técnicos ou nomenclatura específica;

III - verdadeiras: aquelas exatas, completas e sujeitas à comprovação nos termos desta Lei, e;

IV - de fácil compreensão: aquelas em sentido comum que assegurem ao cadastrado o pleno conhecimento do conteúdo, do sentido e do alcance dos dados sobre ele anotados.

Art. 67-I. A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 1º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação em banco de dados independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 2º Atendido o disposto no caput, as fontes ficam autorizadas, nas condições estabelecidas neste Código, a fornecer ao banco de dados as informações necessárias à formação do histórico dos cadastrados.

Art. 67-J As informações disponibilizadas no banco

de dados somente poderão ser utilizadas para:

I - realização de análise de conduta no trânsito do cadastrado;

II – concessão de desconto na pontuação por infrações nos termos do inciso III do § 8, do art. 148-A.

§ 1º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União manter sistemas seguros de consulta para informar aos consulentes as informações de adimplemento do cadastrado.

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União e a fonte conservarão sigilo em suas operações e serviços prestados.

§ 3º A quebra de sigilo ou compartilhamento de informações relativas ao banco de dados fora das hipóteses autorizadas neste Código constitui crime e sujeita os responsáveis à pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, aplicando-se, no que couber, o Código Penal, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

.....

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1o no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1o no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso

administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6o do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e;

III - estabelecer regras de exclusividade territorial.

§ 8º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no caput e §§ 2º e 3º, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos estabelecidos fará jus a:

I – anotação no banco de dados de que trata o art. 67-F;

II – desconto no valor do imposto previsto no art.º 155, inciso III, da Constituição Federal, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames, nos termos de regulamento do CONTRAN quanto à comprovação dos pagamentos e de regulamento dos Estados e do Distrito Federal quanto ao desconto no imposto; e;

III – desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, dentro do limite da pontuação adquirida, na

seguinte proporção de dez pontos, a cada seis meses e 5 cinco pontos, a cada ano de realização do exame toxicológico.

§ 9º O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios."

.....

Art. 2. Esta lei entra em vigor 180 dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Mais do que isto, a intenção principal é incentivar as boas práticas no que tange à condução de veículos utilizados como instrumento de trabalho. Nesse sentido, é criado um verdadeiro cadastro positivo, a ser autorizado pelo condutor, com vistas a desenvolver um histórico de seu perfil enquanto trabalhador do trânsito.

As boas práticas e o histórico positivo desenvolvido lhe concederá benefícios, desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, entre outros.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez

necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

Dessa forma, embora previstos como condicionantes, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê poucos mecanismos para atribuir efetividade aos comandos legais já existentes quanto à obrigatoriedade desses exames, razão pela qual sugerimos também aprimoramento desta questão.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 72/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com acrescido da seguinte redação:

§ 6 º Sempre que o condutor atingir a pontuação máxima de infrações, ou incorrer em uma das infrações abaixo listadas a qualquer tempo, deverá submeter-se à novo exame médico pericial de aptidão física e mental, avaliação psicológica e no caso de condutores habilitados nas categorias C, D e E, além dos listados no caput, o exame toxicologico :

I - Dirigir veículo sem utilizar os acessórios

obrigatórios (lentes corretivas, aparelho de audição, próteses etc.);

II – Embriaguez;

III - Dirigir ameaçando pedestres;

IV - Disputar corrida por espírito de emulação;

V - Promover competição esportiva;

VI - Manobra perigosa;

VII - Omissão de Socorro;

VIII - Transitar com o veículo em calçadas, passeios, ciclovias, canteiros centrais etc.

IX - Transpor Bloqueio Policial;

X - Velocidade superior à máxima em mais de 50%;

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que entre 18 a 40 anos de idade, acidentes de trânsito está como maior causa de mortalidade nesta faixa etária e evitar um aumento da mortalidade utilizando a avaliação médica e psicológica nas infrações causadas por condutores e detectar com base nas avaliações de aspectos como agressividade e concentração entre outras, doenças crônicas ou abuso de substâncias psicoativas. Possibilidades estas relacionadas às possíveis causas de transgressões.

A formação das escolas de graduação de medicina no país não contemplam em suas grades curriculares o ensino da medicina do tráfego ,e conforme manifestação do conselho federal de medicina no último dia 19/09/2019, sobre os riscos à saúde e segurança, integridade do paciente e ao trânsito ,ratificando a necessidade fundamental do exame ser realizado pelo profissional qualificado para tal.

Padronização nacional dos procedimentos de avaliação médica e psicológica nas pericias de transito com o objetivo de melhoria contínua dos processos, fiscalização e base sólida de dados para políticas de segurança no transito.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 73/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com acrescido da seguinte redação:

§ 2º- A realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade das entidades representadas pelo médico perito especialista em medicina do tráfego e do psicólogo especialista de trânsito de acordo com as normas dos respectivos conselhos de classe, Associação Brasileira de Medicina do tráfego e Associação Brasileira de Psicologia de Transito, ABNT 14.970, além das contidas nesta lei.

§ 2º - A. No processo de melhoria dos serviços os especialistas médicos e psicólogos credenciados deverão comparecer quando convocados para treinamentos e reciclagens realizado pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal responsáveis pela fiscalização das entidades desses profissionais com a colaboração dos Conselhos de classe.

§ 2º - B. Os honorários decorrentes da realização do exame pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e terão como referência, respectivamente, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos e Conselho Federal de Psicologia.

§ 2º - C. Será assegurado ao médico credenciado até a data da publicação desta lei tenha concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores" o direito de continuar a exercer a função de perito examinador por três anos após a publicação desta lei. Após este prazo será exigido o título de especialista em medicina de tráfego expedido de acordo com as normas da

Associação Médica Brasileira – AMB e do Conselho Federal de Medicina ou de acordo com o programa aprovado pela comissão de residência médica – CNRM.

JUSTIFICAÇÃO

Propomos esta emenda estabelecendo critérios para médicos e psicólogos realizarem os exames. É necessário que tenham especialidade em medicina e psicologia do tráfego, a fim de atestarem com segurança a capacidade do condutor para dirigir veículo automotor. Além disso, os locais de atendimento devem ser exclusivos para realizarem esses exames.

Propomos, ainda, que os exames sejam distribuídos de forma aleatória entre as entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito dos estados e do distrito federal e , sem que o periciado possa escolher com qual médico ou psicólogo deseja realizar o exame. Essa medida, juntamente com a exigência da divulgação da relação de entidades credenciadas, visa a garantir a isenção, transparência e idoneidade do exame.

A união passará a uniformizar, padronizar e atualizar os procedimentos e atos necessários relacionados à carteira nacional de habilitação e demais documentos relacionados ao trânsito, TRANSFERINDO a tecnologia e atualizações aos estados e municípios melhorando de forma contínua e uniforme o atendimento para todo o país.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Haverá significativa diminuição de custos aos estados com extraordinária melhoria do atendimento ao cidadão já que os estados e distrito federal não terão estes custos para os procedimentos, apesar do custo da avaliação médica no país ser hoje em média R$ 83,40 a cada 05 anos.

Possibilitará o mesmo padrão de excelência no atendimento em toda a federação.

Há locais em que o cidadão, em seu domicilio agenda sua avaliação online hoje já escolhendo a região em que deseja ser atendido e a avaliação médica, psicológica são realizados em um só local e em um só dia. O cidadão sai de seu domicílio SOMENTE uma vez.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 74/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:

I – exame médico pericial de aptidão física e mental realizado por profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional psicólogo especialista em transito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal.

JUSTIFICAÇÃO

A causa da maioria dos altos índices de acidentes de trânsito podem ser evitados pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato C.N.H. pelo médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do conselho federal de medicina no último dia 19/09/2019, deste modo outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

O atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade, o ato pericial obrigatoriamente deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas as trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 75/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

Art. 1º. O § 5º do artigo 19, do Projeto de Lei nº 3267 de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.19.....

"§ 5º. No processo de inovação digital para efeito de atualização, modernização, toda inovação tecnológica relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União de acordo os dados enviados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICAÇÃO

O DENATRAN deve manter as autonomias do estado para expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a finalidade de melhor fiscalização destes.

Hoje os DETRANs estaduais são responsáveis por destes documentos e a arrecadação das taxas para eles. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa este controle de arrecadação para o governo federal.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos e estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas az trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional

de habilitação.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, setembro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA SUPRESSIVA Nº 76/2019

Suprima-se o § 5º, do art. 19, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Justificativa

O dispositivo em questão visa permitir ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que é órgão máximo executivo de trânsito da União, expedir diretamente permissão para dirigir, carteira nacional de habilitação, além dos certificados de registro e de licenciamento anual dos veículos.

A medida, contudo, é altamente prejudicial, por afetar diretamente a autonomia dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que expedem esses documentos atualmente.

Essa tentativa de centralização das competências prejudica excessivamente o pacto federativo, a liberdade e a independência dos entes federativos, tanto dos governos dos Estados e do Distrito Federal, quanto dos departamentos estaduais de trânsito, que perdem controle administrativo sobre os processos de expedição desses documentos, importantes para gestão e organização da máquina pública. Ademais, tal centralização proposta não está em consonância com um dos principais lemas do atual governo: menos Brasília e mais Brasil.

Dessa forma, visando corrigir possíveis distorções decorrentes dessa medida, propõe-se sua supressão no texto do Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA Nº 77/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações no art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 141. .....

§ 3º No processo de aprendizagem na via pública, a carga horária mínima deverá contemplar aulas práticas de direção veicular com veículo dotado de câmbio automático, treinamento em rodovias e

exposição a situações adversas, conforme especificações do CONTRAN.

§ 4º No processo de aprendizagem a que se refere o parágrafo anterior, o candidato poderá utilizar tecnologias de simulação da prática de direção veicular, em substituição às aulas de prática de direção veicular ministradas na via pública, inclusive no período noturno, abrangendo os processos de habilitação inicial, adição e mudança de categoria, conforme regulamentação do CONTRAN."

.....(NR)

Justificativa

A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico implica na obrigação de o interessado realizar exames para aferição de sua capacidade, precedido do processo de aprendizagem, abrangendo conhecimentos teórico e prático, hoje regulamentado pela Resolução nº 168, de 2004, do CONTRAN, com suas posteriores alterações.

Trata-se do processo de formação, que exige dos instrutores abordagem didático-pedagógica, contemplando obrigatoriamente a condução responsável de automóveis ou motocicletas. Do instrutor exige-se a utilização de técnicas que oportunizem a participação dos candidatos, devendo aquele, por meio de aulas dinâmicas, fazer sempre a relação com o contexto do trânsito a fim de proporcionar a reflexão, o controle das emoções e o desenvolvimento de valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida.

É inegável, nas aulas de formação, que o instrutor deva realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito, incluindo conhecimento dos equipamentos e sistemas dos veículos automotores e elétricos.

A proposta de inclusão do § 3º ao art. 141, no esteio do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, vem ao encontro da priorização da melhoria do ensino, prevendo que o Conselho Nacional de Trânsito, mediante normatização voltada à prática de direção veicular, exija, no processo de aprendizagem, carga horária mínima de aula prática de direção veicular com veículo dotado de câmbio automático.

O câmbio automático vem sistematicamente ganhando a preferência dos nacionais, motivando assim a alteração legislativa, dada a inegável prevalência da livre escolha do cidadão ao optar pela aquisição de veículo dotado de câmbio automático.

Em sendo um sistema que realiza o processo de seleção de marchas sem a interferência do condutor, que substitui o conjunto da embreagem de transmissão manual, evidente que o candidato deva possuir conhecimento e treino mínimos para o uso desse sistema.

Não se trata de exigir a criação de uma categoria especial de habilitação, como a estabelecida para a condução de motocicletas, mas apenas permitir que o

candidato tenha efetivo conhecimento do sistema de transmissão, o que pode ser perfeitamente realizado com a inclusão de aulas de prática de direção veicular.

Não se pode permitir que o aprendizado desse sistema seja realizado de forma intuitiva, principalmente após a habilitação do condutor, hoje realizada apenas com veículo dotado de câmbio manual.

Caberá ao CONTRAN, após estudos técnicos preliminares, definir a quantidade de aulas e a forma de abordagem didático-pedagógica, tal qual no atual processo de formação.

Importante consignar razões que justifiquem a proposta, colacionando informações em destaque:

Veículos com Câmbio Automático no Brasil

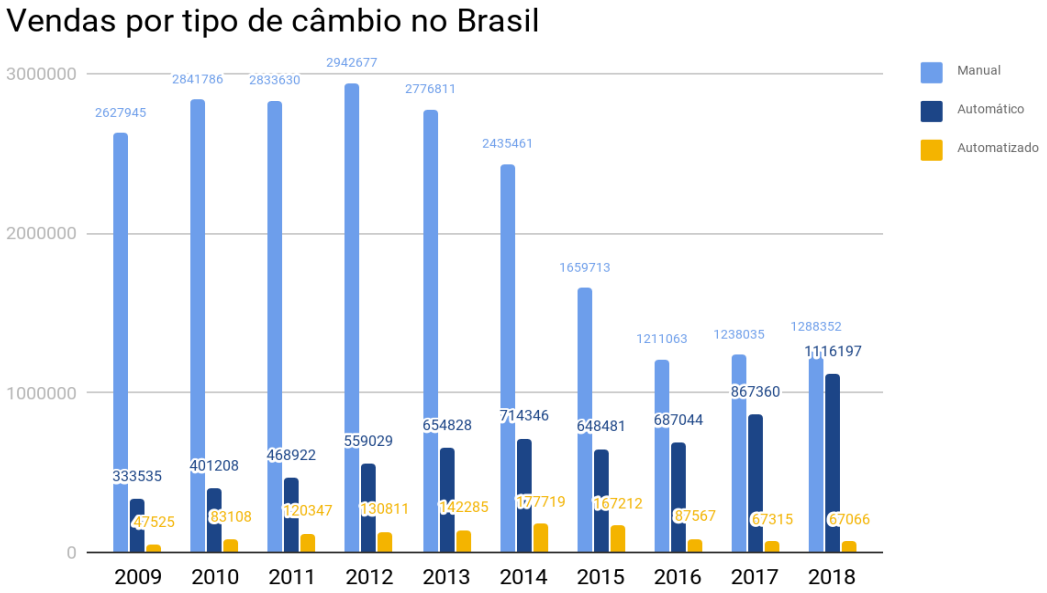
A tendência de abolir a habilidade de usar o pé esquerdo para pisar na embreagem e a mão direita para trocar as marchas constantemente, já havia sido apontada pela consultoria JATO, em 2017. Agora, estudo recente da consultoria Bright Inspiring Sound Decisions estima que já em 2019, as vendas de carros automáticos vão superar as dos equipados com câmbio manual.

Em tempos de mobilidade diversificada e opções variadas de locomoção, o brasileiro percebeu que o uso de carros mecânicos só vale quando existe a satisfação em trocar a marcha - ou seja - a bordo de um carro esportivo e para fins de entretenimento. Para enfrentar o trânsito caótico da cidade, a preferência é pela lei do mínimo esforço.

Evolução/Frota atual

O crescimento na procura do câmbio automático é muito sólido. Para corroborar a tese de que o mercado brasileiro migra de vez para os câmbios automáticos, existem dados de pesquisas envolvendo o mercado nacional que revelam resultados muito interessantes.

Em 2009, por exemplo, apenas 11,1% do total de carros novos vendidos eram automáticos. Em 2018, pela primeira vez o número de unidades novas comercializadas ultrapassou a barreira do milhão. Em 2019, a perspectiva é de que pela primeira vez o número de automáticos (venda de veículos novos) superará os manuais. E em 2020, as vendas devem chegar a 60%, de acordo a projeção das montadoras.



Ano	Porcentagem veículos automáticos (novos veículos)
2009	11,1%
2010	12,1%
2011	13,7%
2012	15,3%
2013	18,3%
2014	21,5%
2015	26,2%
2016	34,6%
2017	40,1%
2018	45,1%

Essa predileção dos brasileiros que está crescendo cada vez mais em busca dos carros automáticos está levando a movimentações interessantes por parte das montadoras. O que mais se nota é a busca por incluir a opção em modelos de entrada, com preços competitivos, colaborando muito para que esse tipo de transmissão ganhe ainda mais espaço no mercado.

O câmbio automático já não é mais restrito a modelos caros e luxuosos e hoje está disponível, inclusive, nas versões mais equipadas de automóveis de entrada.

Prova disso é que os três carros mais vendidos do país - Chevrolet Onix, Hyundai HB20 e Ford Ka - trazem opções automáticas legítimas.

As montadoras com presença mais expressiva no segmento são Volkswagen, Jeep, Toyota, Chevrolet, Fiat, Honda, Nissan e Hyundai. Em 2019, os modelos campeões de vendas nas versões com câmbio automático no primeiro semestre foram:

Modelo	Vendas
Volkswagen Polo e Virtus	36.248
Jeep Renegade	31.515
Toyota Yaris Hatch e Sedan	31.018
Chevrolet Onis e Prisma	29.541
Fiat Toro	28.591
Jeep Compass	28.035
Toyota Corolla	26.085
Honda HR-V	23.697
Nissan Kicks	23.484
Hyundai Creta	23.075

Concernente à inclusão do § 4º ao art. 141, pretende-se inserir na estrutura do processo de formação de condutores a utilização de tecnologias de simulação da prática de direção veicular, em substituição às aulas práticas na via pública, abrangendo os processos de habilitação inicial, adição e mudança de categoria, evidentemente após regulamentação do CONTRAN.

Não se pode ignorar que o tema já é objeto de regulação – embora parcial - do Conselho Nacional de Trânsito, explicitado na Resolução nº 168/04, hoje alterada pela Resolução nº 778/19, prevendo, apenas para obtenção da CNH na categoria “B”, a opção, pelo candidato, de realizar até 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular.

Também não se pode olvidar para a consolidação e importância estratégica na utilização do equipamento como meio técnico de ensino.

O que se pretende é estender essa possibilidade às demais categorias de habilitação, mantendo-se o critério de opção do candidato e a existência do equipamento no Centro de Formação de Condutores.

Mantem-se a opção do candidato. A utilização dos simuladores de direção veicular na formação de condutores permite, além da experimentação e conhecimentos

dos comandos do veículo, como uso e aperfeiçoamento da alavanca de câmbio, troca de marchas e pedais, inclusive o funcionamento de veículo dotado de câmbio automático, a **experimentação e aplicação das normas de circulação e conduta em situações de trânsito e a vivência de situações perigosas em um ambiente controlado sem que haja risco real para o candidato e para o instrutor de trânsito**. Um dos principais objetivos do uso da simulação no processo de formação de novos condutores é poder desenvolver e aperfeiçoar os conhecimentos, as habilidades de reação e percepção de risco em um ambiente controlado. Esta etapa intermediária permitirá que o candidato vivencie os conteúdos aprendidos na teoria antes de avançar para as aulas práticas de direção veicular.

Durante esta etapa, a intervenção pedagógica do responsável pela formação é fundamental. Por meio da análise, discussão e orientações quanto às situações vivenciadas pelos candidatos, o responsável pela formação terá condições de avaliar as infrações e erros do candidato. Durante as aulas no simulador, os candidatos aprenderão tarefas diárias de maneira estruturada com situações predefinidas, fornecendo as instruções relativas do desempenho do candidato e também a análise dos erros de condução e infrações cometidas. Espera-se também que o responsável pela formação em simulador de direção, caso não seja o mesmo das aulas teóricas ou práticas, receba informações sobre o candidato como, por exemplo, suas dificuldades, suas competências entre outras informações que possibilitem a continuidade do processo de formação do candidato.

Enfim, o equipamento permite ensinar aos candidatos noções básicas de condução de um veículo com a operação do veículo, sua interação com o trânsito, os procedimentos de segurança com outros usuários da via, as habilidades básicas em um veículo em vias urbanas e rurais, além de habilidades mais complexas como a condução diante de condições adversas.

Com base nesses conceitos impende o entendimento de que, trazendo mais segurança para o aprendiz, no mínimo razoável ou necessário que o processo de aprendizagem permita, num primeiro momento, a prática veicular mediante uso de tecnologia de simulação.

Não se pode ignorar a crescente tecnologia disponível no mercado, tal como veículos autônomos, inteligência artificial, tecnologia das coisas, levando à conclusão inexorável de que o legislador não pode se apartar dessa aceitação e, com base legislativa, colocar à disposição do usuário, com mais segurança, meios complementares ou adicionais no seu processo de formação.

Destaque-se, ainda, que a utilização da tecnologia para o curso de prática de direção veicular tende a diminuir significativamente os custos dos Centros de Formação de Condutores, uma vez que não precisarão mobilizar capital na aquisição de veículos automotores.

Coloca-se à disposição dos CFCs e dos alunos mecanismos alternativos, sem perda da qualidade ou prejuízo no processo de formação.

Dado a tudo que foi exposto, espera-se dos nobres pares pela aprovação desta emenda ao projeto de lei.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA Nº 78/2019

Dá nova redação ao art 4º do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 4º. As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei ficam com seus prazos de validade já estabelecidos.

Justificativa

No PL 3267/2019 as Carteiras Nacionais de Habilitação - CNH expedidas após a entrada em vigor da Lei informarão os prazos de validade já adequados à nova legislação.

Como isso seria possível nos documentos de habilitação já expedidos previamente? Como modificar e atualizar os dados já contidos nas bases cadastrais de cada Departamento de Trânsito (Detran) estadual? Como seria a atuação dos agentes de trânsito quanto à fiscalização das habilitações já expedidas previamente?

Os exames médicos realizados para a expedição das habilitações com base na Lei vigente foram aplicados sob a ótica médica para validade igual ou inferior a 5 anos.

Ante a inviabilidade técnica de retroatividade na ampliação da validade das CNH, a emenda ora apresentada estabelece que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.

Tal medida deverá evitar confusões tanto institucionais, nos órgãos competentes do trânsito, quanto sociais, dentro da própria população que não mais saberia se o prazo de validade considerado seria aquele escrito no documento, ou algum outro e, principalmente estariam de acordo com o prazo conferido pelo médico perito examinador.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA Nº 79/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações no art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 147. .....

§ 3º - Quando o candidato apresentar condição médica que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo de validade do exame deverá ser diminuído. "

.....(NR)

Justificativa

Doenças orgânicas dos motoristas são responsáveis por cerca de 12% dos acidentes de trânsito fatais, elencando-se como principais as Cardiopatias, Epilepsia, Demências, Transtornos Mentais, Hipoglicemias e Apneia Obstrutiva do Sono.

Considerando o impacto das condições médicas na segurança de trânsito; a imensa gama de patologias referenciadas na seuência, persistentes, evolutivas ou episódicas; as inúmeras evidências científicas comprovam o alto risco de seus portadores se envolverem em acidentes, o prazo de validade do exame de aptidão física necessita ser reduzido nestas condições.

Nos estágios iniciais de doenças evolutivas, muitas vezes é possível conduzir de forma eficaz, mas haverá inevitavelmente um momento em que o médico terá que determinar a cessação da condução definitiva

Avanços científicos e tecnológicos em diagnósticos e tratamento modificaram a periocidade em que se reavaliam pacientes em todas as especialidades médicas, incluindo na Medicina de Tráfego.

Doenças Cognitivas Principais Patologias com alta incidência antes dos 65 anos, que cursam com déficits cognitivos com risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos Principais Patologias com alta incidência depois dos 65 anos, que cursam com déficits cognitivos com risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 2 anos	Atrofia cerebral: Doença de Parkinson Atrofia Doenças Sistêmicas ou Neurológicas: Insuficiência Hepática; Anemia perniciosa; Hipotireoidismo; Hipertireoidismo; Neurosífilis Síndrome de Cushing; Doença de Creutzfeldt-Jakob; Esclerose Múltipla; Epilepsia Demência Alcoólica, Tumores Intracranianos Coréia de Huntington, Intoxicações Exógenas Crônicas Trauma Cerebral, Trauma Cerebral Pseudodemências: Depressão; Hipomania; Esquizofrenia Atrofia cerebral: Doença de Alzheimer; Doença de Corpos de Lewy; Frontotemporal; Doença de Pick Demência Vascular (Multi-infartos) Demência com E.L.A., Atrofia Cerebelar Hidrocefalia de Pressão Normal
Doenças Oftalmológicas Principais Patologias Oftalmológicas de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 5 anos	Vícios de Refração, Miopia, Astigmatismo, Glaucoma Catarata , Doenças retinianas Degeneração macular relacionada à idade

Doenças Otorrinolaringológicas Principais Patologias Otorrinolaringológicas com incidência dos 18 aos 65 anos, de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 5 anos Principais Patologias Otorrinolaringológicas com incidência após os 65 anos, de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos	Otosclerose, Doença de Mènieére, Neuronite vestibular, Perda de audição ototóxica Colesteatoma, Perfuração da membrana do tímpano Presbiacusia Vertigem paroxística benigna Transtornos do nervo acústico
Doenças Cardiológicas Principais Patologias Cardiológicas de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos	Doenças reumáticas crônicas do coração Doenças hipertensivas, Doenças isquêmicas do coração Doença cardíaca pulmonar, Cardiomiopatia Doenças arteriais periféricas Pericardite, Endocardite
Doenças Neurológicas Principais Patologias Neurológicas de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 2 anos	Doença de Parkinson, Acidentes vascular cerebral Esclerose múltipla, Tumores cerebrais Distrofias musculares
Epilepsia Tipos de Epilepsia com risco para a direção de veículos automotores e que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 2 anos	Epilepsia Rolândica Epilepsia tipo pequeno mal, Epilepsia mioclônica juvenil Epilepsia do lobo temporal, Epilepsia pós-traumática Epilepsia parcial contínua
Doenças do Aparelho Locomotor Patologias Ortopédicas de risco para a direção de veículos automotores que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos	Órteses, Próteses, Hérnia de disco,, Artrose de quadril e joelho Doença de Paget Lessões ligamentares Espondilite anquilosante
Distúrbios do Sono Distúrbios do Sono, de risco para a direção de veículos automotores e que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 3 anos	Hipersonia Apneia do sono, Narcolepsia Transtorno do movimento periódico dos membros Síndrome das pernas inquietas
Doenças reumáticas Principais Doenças Reumáticas com risco para a direção de veículos automotores e que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 5 anos	Artrite reumatoide, Artrite gotosa Artrite infecciosa Lúpus Febre reumática
Doenças endocrinológicas Diabéticos que necessitam de insulina, quando	Diabetes mellitus

sob acompanhamento médico adequado, bem controlados, sem eventos hipoglicêmicos nos últimos 12 meses, poderão ser considerados aptos para qualquer categoria, com diminuição do prazo de validade do exame para 2 anos Diabéticos com retinopatias ou neuropatias deverão ser reavaliados a cada 3 anos	Distúrbios funcionais da tireoide
Doenças Psiquiátricas Principais Doenças Psiquiátricas com risco para a direção de veículos automotores e que necessitam ser reavaliadas por períodos inferiores a 2 anos	Transtorno bipolar de humor, Esquizofrenia Transtorno de personalidade, de estresse pós-traumático Transtornos mentais e comportamentais devido ao uso de substâncias psicoativas, Transtornos mentais orgânicos, Demências
Doenças Neoplásicas Tratamentos das neoplasias causam, com frequência efeitos colaterais sendo indispensável reavaliar com mais frequência a condição de dirigibilidade dos condutores que são submetidos a esses tratamentos.	CID 10: Y88.3 e Z51.0: Lesão pós radioterapia G62.0: Polineuropatia induzida por drogas G63.1: Polineuropatia em doenças neoplásicas

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA SUPRESSIVA Nº 80/2019

Suprima-se o § 2 –A , do art. 147, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Justificativa

Para fins do disposto no § 2º, na transição entre as faixas etárias a que se referem os incisos I e II, o período será contado proporcionalmente. Fica, assim, prejudicado o §2º – A em virtude da emenda que dá nova redação ao art 147, caput e §2º do projeto de lei.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA Nº 81/2019

Dá nova redação ao art 147, caput e §2º do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exames, em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência e realizados por profissionais, com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissões regulamentadas por meio de lei federal, na seguinte ordem:

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

I - a cada 10 (dez anos), para as pessoas com idade até 40 (quarenta) anos.

II - a cada 5 (cinco) anos, para as pessoas com idade igual ou superior a 40 (quarenta anos) e

III - a cada 3 (três) anos, para as pessoas com idade igual ou superior a superior a 70 (setenta) anos."

Justificativa

Desde 11 de março de 1994, por meio da publicação da Resolução nº 1.402, do Conselho Federal de Medicina (CFM), a Medicina do Tráfego passou a ser reconhecida como especialidade médica.

Dentre as atividades realizadas pelos médicos que se dedicam a esta área está a elaboração de estudos epidemiológicos e científicos sobre questões que afetam a segurança do trânsito.

No Brasil, estudos coordenados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) contribuíram para que o País adotasse normas, como o uso das cadeirinhas no transporte de crianças e impor limitação ao consumo de álcool para condutores.

Além disso, os cerca de 6 mil médicos de tráfego realizam exames em candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para prevenir a ocorrência de agravos que contribuam para o aumento dos indicadores de morbidade e de mortalidade relativos ao trânsito.

Esses exames, conforme preconiza a Resolução CFM nº 1.636/2002, devem ser conduzidos de modo criterioso, por se tratarem de atos periciais a respeito da aptidão física e mental de condutores de veículos.

O preparo exigido para o cumprimento dessas atribuições, dentre outras, consta da matriz curricular para a Medicina do Tráfego, definida pelo Ministério da Educação, a qual foi elaborada com base em contribuições da Comissão Mista de Especialidades (CME) e Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM), ambas com participação de representantes do CFM.

Diante desse arcabouço normativo e técnico, o Conselho Federal de Medicina entende que: "*os médicos com título de especialidade em Medicina de Tráfego (expedidos de acordo com normas da Abramet/AMB ou após conclusão de Residência Médica em Medicina de Tráfego) são os profissionais que possuem o conhecimento, as competências, as habilidades e as atitudes necessários à correta avaliação dos candidatos à CNH, utilizando como subsídios condutas padronizadas que contribuem com a redução de riscos de acidentes, e à participação em processos de elaboração, análise e avaliação de políticas públicas voltadas ao aumento da segurança no trânsito".*

Pessoas com deficiência podem se habilitar como motorista para todas as categorias ACC, A, B, C, D e E, com as devidas adaptações veiculares, A decisão da Justiça confirmou a liminar obtida em dezembro de 2007, que ordenou que o CONTRAN publicasse uma nova Resolução para possibilitar o exercício da profissão de motorista por pessoas com deficiência.

Segundo a Nota Técnica de Janeiro/2018 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 6,7% da população brasileira é portadora de deficiência (12.748.663 pessoas) e 17,2% possui alguma limitação funcional (aproximadamente 30 milhões de pessoas).

A acessibilidade aos edifícios e logradouros é regra mínima e básica de cidadania, tanto que, o constituinte materializou-a no artigo 227, § 2° e no artigo 244. Para dar eficácia a esses dispositivos constitucionais, foram editadas, dentre outras, a Lei 7.853/89, o Decreto n° 3.298/99, as Leis n° 10.048/00 e n° 10.098/00 e o Decreto n° 5.296/04. Toda essa legislação visa garantir a pessoa com deficiência a plena integração social, com a garantia da acessibilidade aos espaços.

A Constituição, ao ter ratificado a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, determinou que o Estado deverá empreender todos os seus esforços para garantir a acessibilidade, para que se promova a igualdade de todos, em cumprimento aos fundamentos da República, de cidadania e dignidade da pessoa humana, o que se realizará pela definição de meios para que eles sejam atingidos.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)
Deputado Federal

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 82/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019

(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran terá sede no Distrito Federal e terá composição paritária entre os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, com a seguinte composição:

I – Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;

II – Ministro de Estado da Educação;

III – Ministro de Estado de Saúde;

IV – Diretor Geral da Polícia Rodoviária Federal;

V – Dois representantes das Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, indicados pelo Senado Federal;

VI – Dois representantes dos órgãos executivos de trânsito da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, indicados pela Câmara dos Deputados.

§1º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS;

§ 2º Os membros previstos nos incisos V e VI do *caput* devem possuir notório conhecimento na área de trânsito e serão indicados pelo plenário das referidas casas legislativas, podendo ser substituídos em suas ausências e impedimentos por suplentes indicados nos mesmos termos dos titulares.

§3º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do CONTRAN.

§4º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.

[...]

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

O texto da emenda apresenta uma reorganização do Conselho Nacional de Trânsito, firmando-se na base da descentralização administrativa e que as normas editadas devem ter como parâmetro as necessidades de todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. A modulação atual se desvela absolutamente pusilânime, alijando do processo de construção das normas os integrantes do sistema estadual, distrital e municipal. Estes se transformam em entes executores da determinação do Governo Federal, como verdadeiros entes subordinados ao governo central, o que afronta a diretiva dada pela nossa Constituição Federal ao estatuir a forma federativa de Estado.

Além disso, importante que o Congresso Nacional participe da escolha dos membros do CONTRAN, tendo em vista a sua função normativa, que deve estar devidamente concatenada com os atos editados pelo Legislativo. A função legiferante do Congresso não pode ser substituída pelo poder regulamentar do CONTRAN.

Ainda, no reforço à distribuição de competências do Sistema Nacional de Trânsito, não é palatável que o órgão executivo tenha atribuição de executar, mas seja tolhido da competência regulamentar. O CONTRAN deve editar normas que tragam homogeneidade ao trânsito, mas sem se olvidar da pluralidade do estado brasileiro, cujas realidades locacionais não podem ser desconsideradas.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 83/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, serão aplicados por entidades públicas ou privadas autorizadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, admitidas mediante procedimento que garanta a ampla competitividade e em quantitativo que resguarde a adequação do serviço."

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

Uma das principais reclamações da sociedade é do tamanho do Estado e das suas atribuições quase que infindáveis. Assim, ao prever a possibilidade e até mesmo a recomendação para que os órgãos executivos de trânsito deleguem esse serviço público a particulares é uma forma de assegurar que os órgãos e entidades públicas executem diretamente apenas aqueles serviços concebidos como essenciais e não delegáveis.

No sistema de trânsito, indiscutível a essencialidade das avaliações para aferir a condição do candidato para assumir a condução de veículo. Todavia, acaso o órgão executivo tenha que fazê-lo diretamente, isso implicaria em aumento da demanda de trabalho e, consequentemente, dos servidores empenhados, desviando-os para ações mais típicas do estado.

Dessa forma, esse emenda visa garantir que os órgãos e entes públicos deleguem a particulares os serviços possíveis. Estando presentes os requisitos formais e materiais que permitem a apresentação da presente emenda, pugna-se pelo seu regular processamento.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 84/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 22 (...)

(...)

X - autorizar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, podendo fixar quantitativo, procedimento de contratação e regras complementares, observando sempre a ampla competitividade e a prestação de serviço adequado;"

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

O texto apresentado visa adequar a competência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com o objetivo de assegurar que a autonomia dos entes federativos na regulamentação e execução de atividades que lhes foram conferidas pelo poder legiferante ao longo do Código de Trânsito Brasileiro.

O Constituinte originário, ao formatar o estado brasileiro em uma federação, reconheceu que, embora unidos por laços indissociáveis, não poderíamos deixar desapercebida a diversidade social encontrada em nosso país. Cada região possui particularidades, de modo que a implantação de serviços com diretrizes uniformizadores não contribui para alcançar as necessidades dos cidadãos. O olhar do legislador não pode desconsiderar a pluralidade dos nossos Estados e dos nossos municípios.

Assim, importante que, ao conferir a execução de determinado serviço ao ente federativo, atribuamos a ele, de igual forma, a capacidade de editar normas regulamentares que observem as exigências dos cidadãos locais. Não se adéqua a noção de justeza federativa que o ente não detenha a autonomia para desenhar a execução do serviço que lhe fora atribuído. A presente emenda, pois, visa ajustar o CTB ao regramento afeto ao federalismo, base da nossa nação.

Além disso, adéqua-se o texto a boa técnica, indicando que os serviços atribuídos aos Estados ou ao Distrito Federal podem ser delegados a particulares e, pela sua natureza jurídica, a forma mais adequada seria a de autorização de serviço público. Abrimos, ainda, a possibilidade de credenciamento enquanto hipótese de inexigibilidade de licitação, o que permitiria a adoção de modelo de permissão do serviço.

Com essas razões, peço a recepção da presente emenda.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 85/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147 (...)

§2º As avaliações médica e psicológica serão realizadas por profissional especializado, vinculados ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, podendo ser credenciadas ou autorizadas entidades privadas, sendo renováveis em caso de acidentes com vítimas, suspensão do direito de dirigir e nos seguintes prazos:

I – A cada cinco anos, para pessoas com idade superior a dezoito anos e inferior a trinta e cinco anos, bem como para os que possuam habilitação

profissional;

II – A cada dez anos, para pessoas com idade superior a trinta e cinco anos a quarenta e cinco anos, ressalvados os casos de habilitação profissional;

III – A cada sete anos, para pessoas com idade superior a quarenta e cinco anos e inferior a sessenta e cinco anos, ressalvados os casos de habilitação profissional;

IV – A cada três anos, para pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos;

§3º As avaliações médica e psicológica previstas no parágrafo anterior poderão ser realizadas em período inferior quando o caso clínico assim o indicar, quando o condutor adquirir doenças definidas pelas respectivas classes profissionais como suscetíveis de acompanhamento rotineiro, bem como nas hipóteses de acidente com vítima ou suspensão do direito de dirigir.

[...]

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

Sobre o formato dos exames de aptidão para o candidato a obtenção e renovação de CNH, o que resta latente é a necessidade de aprimorar a forma como as avaliações são realizadas. Todavia, isso não significa que se deve desconsiderar a necessidade de acompanhamento pelos órgãos executivos do serviço que é prestado por profissionais autorizados, sendo imprescindível que haja a devida fiscalização. A maior liberdade que é aclamada pelos brasileiros não pode ser confundida com o estado de anarquismo, com ausência da presença do Estado.

Na outra ponta, o tempo para execução dos exames deve ter como parâmetro estudos técnicos, que apontem para a necessidade de reavaliação de tempos em tempos, em consonância com as mudanças fisiológicas e psicológicas sofridas pelo nosso corpo. O tempo para realização dos exames não pode ser definido a partir do conhecimento doxático, definido a partir das experiências individuais. A nossa proposta é que o sistema de avaliação dos condutores seja contínuo e

individualizado, apurando qual a real situação do condutor e sua capacidade de conduzir veículos automotores.

A emenda proposta se baliza em estudo técnico de direito comparado, no qual foram avaliados os sistemas de trânsito de outros países e formatado um modelo que leve em consideração a racionalidade na realização das avaliações para obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação.

Nesse diapasão, como o Brasil possui o compromisso de diminuir a morbimortalidade no trânsito, firmado por meio de lei aprovada por esta Casa, tenho que o prazo de cinco anos para os condutores entre 18 e 35 anos é imprescindível, tendo em vista que, conforme estudos apresentados, a maior incidência de acidentes com vítimas se dá nessa faixa etária, não podendo o Congresso Nacional desconsiderar esse dado e, na outra ponta, reforçar o papel dos profissionais especializados no auxílio à diminuição desses acidentes.

Adotamos na nossa proposta a concepção que o médico e o psicólogo não podem executar a atividade meramente pericial, devendo integrar continuamente o processo de assistência ao condutor, avaliando a sua capacidade durante toda a sua vida no trânsito. Esses profissionais devem assumir o seu papel no sistema, deixando de ser coadjuvantes e assumindo as responsabilidades que os exames lhes impõem.

Em outra perspectiva, não se revela palatável que os infratores contumazes façam apenas um curso teórico que, na atualidade, sequer precisa que seja feito presencialmente. A sistemática atual incentiva o cometimento de infrações, tendo em vista que não se apura as causas do comportamento infracional.

Dessa forma, presentes os requisitos formais e materiais que permitem a apresentação da presente emenda, pugna-se pelo seu regular processamento.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 86/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019

(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, independentemente do reconhecimento da prescrição em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º Em caso de acidente com vítimas, o condutor nele envolvido deverá ser submetido aos exames exigidos para renovação da habilitação e, a juízo da autoridade executiva de trânsito, outros que se mostrarem necessários.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados."

[...]

"Art. 261 (...)

[...]

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade, a aprovação nos exames e o curso de reciclagem."

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

O texto da emenda visa garantir que os infratores contumazes e os que praticarem conduta tipificada como crime na legislação de trânsito sejam avaliados para identificar se mantêm a capacidade física e psicológica para continuarem a conduzir veículo automotor.

O sistema atual garante apenas cumprimento de medidas administrativas, que pouco ou quase nada impactam na aferição da capacidade do condutor, figurando mais como uma punição adicional administrativa. O que é pior, utiliza-se a atividade educacional como forma de punir o infrator, descaracterizando as ações de segurança no trânsito.

A nossa proposta é que esse infrator seja avaliado para identificar se a conduta desviante decorre de algum problema em sua saúde física ou psicológica, identificando com melhor precisão o risco que se tem do seu retorno às vias e rodovias de todo o país.

Dessa forma, presentes os requisitos formais e materiais que permitem a apresentação da presente emenda, pugna-se pelo seu regular processamento.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 87/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147 – O candidato à habilitação submeter-se-á a avaliações realizadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, na seguinte ordem:

I – médica e psicológica, por profissional especializado, substanciado em relatório técnico;

II – escrita, que contemplará questões afetas a legislação de trânsito, primeiros socorros, segurança no trânsito e outros assuntos correlatos, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

III – prática de direção veicular, realizada em via pública e em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH, sendo garantido ao candidato acesso e interposição de recurso ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal."

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que derroga ao Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

O texto da emenda apresenta uma reconstrução do texto original, adequando as terminologias utilizadas e facilitando a percepção do texto. Inicialmente, concatenando com os demais dispositivos do código, deixamos clarividente que atribuição para executar as avaliações será dos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal, sendo estes os órgãos com capacidade para aferir a aptidão do candidato.

Em seguida, adequamos a terminologia para avaliações médica e psicológica, de modo a exigir que os exames sejam ampliados, assegurando que o condutor seja avaliado de forma completa e que haja o devido retorno ao candidato. A alteração não é mera alegoria legislativa, mas tem por escopo evidenciar o compromisso que os profissionais devem ter para garantir uma avaliação completa do candidato.

Ademais, a pretensão é de tornar o texto dos incisos II e III mais claros, indicando como o candidato deverá ser avaliado acerca do conhecimento das regras de trânsito e, no campo prático, se realmente possui condições para técnicas para conduzir veículo automotor.

Dessa forma, presentes os requisitos formais e materiais que permitem a apresentação da presente emenda, pugna-se pelo seu regular processamento.

Sala das comissões, 25 de setembro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA Nº 88/2019

Altera o art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no art. 20 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 20. ....

.....

XII - executar e coordenar os serviços de atendimento, socorro e resgate de vítimas de ocorrências de trânsito, realizar o registro, o levantamento técnico do local e investigação dos acidentes de trânsito, emitir os respectivos boletins, laudos e pareceres técnicos, objetivando a compreensão da dinâmica, causas e elucidação dos acidentes.

XIII - proceder à lavratura e o encaminhamento para o juízo competente dos Termos Circunstanciados de Ocorrência previstos na Lei 9.099/1995, lavrados em decorrência dos crimes de menor potencial ofensivo, previstos neste Código.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, é uma oportunidade para se avançar em pontos necessários na legislação de trânsito. A Polícia Rodoviária Federal - PRF é um dos principais órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, diante de sua grande capilaridade e presença em todo território nacional, bem como do seu histórico de atuação na defesa da vida e preservação do patrimônio público e privado.

A PRF realiza diversas atividades relacionadas à segurança viária e segurança pública que necessitam estar consignadas na legislação, para que esses avanços sejam garantidos por meio da via legislativa. Assim, a realização de laudos técnicos em acidentes e a lavratura dos Termos Circunstanciados de Ocorrência previstos na Lei 9.099/95, ações que já são realizadas pela Instituição através de Termos de Cooperação e Provimentos em diversas Unidades da Federação, são fundamentais para uma maior eficiência, celeridade e economia nos serviços prestados pela PRF ao cidadão.

Assim, contamos com o apoio dos nobres colegas para apreciar essas importantes contribuições que visam otimizar a atuação desta grande instituição, garantindo assim um melhor serviço prestado à população.

Sala da Comissão,

José Medeiros
Podemos/MT

EMENDA Nº 89/2019

Altera os §§ 2º e 2º-A do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração nos §§ 2º e 2º-A do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 147. ....

.....

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

I - a cada três anos, para as pessoas com idade igual ou superior a setenta e cinco anos;

II - a cada cinco anos, para as pessoas com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta e cinco anos; e

III - a cada dez anos, para pessoas com idade inferior a cinquenta anos.

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

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, estabelece um aumento do prazo da validade da CNH. Em que pese a necessidade de ajustes e avanços na legislação de trânsito, elas devem obedecer critérios de razoabilidade e proporcionalidade, em especial quando consideramos os altos números de mortes e feridos todos os anos decorrentes de acidentes de trânsito, em grande parte ocasionados por condutas imprudentes de usuários das vias terrestres em nosso país.

A presente emenda busca estabelecer critérios mais proporcionais para o estabelecimento dos prazos de validade da CNH, observando a idade dos condutores.

Sala da Comissão,

José Medeiros
Podemos/MT

EMENDA Nº 90/2019

Acrescente-se, no art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, a seguinte alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

"Art. 176 .....

.....

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo ao condutor envolvido em acidente com animais nas hipóteses previstas nos incisos I e II.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A violência do trânsito brasileiro é um dos grandes desafios a serem enfrentados por nossa sociedade. Infelizmente, não são apenas as pessoas as vítimas do caos sobre rodas. Os animais também sofrem com os perigos do trânsito.

Os frequentes atropelos, muitas vezes evitáveis, levam a vida de milhares de criaturas que, como os humanos, são seres vivos com os quais compartilhamos esse mundo, conscientes de sua própria existência, que sentem dor e medo. Em boa parte das ocorrências, a morte não é instantânea, mas consequência das lesões causadas pelo impacto e da ausência de assistência veterinária tempestiva.

Sejam animais abandonados que vivem nos grandes centros ou silvestres que atravessam as rodovias rurais, o impacto causado pelo trânsito com os atropelamentos desses animais é inaceitável. Segundo Fernanda Abra, bióloga vencedora do prêmio Future for Nature Awards 2019[16], “podemos dizer que o atropelamento de animais silvestres é a principal causa de perda crônica de fauna no Brasil, junto com a caça ilegal e o tráfico de animais”.

Assim, apresento a presente emenda com o objetivo de oferecer maior proteção aos animais vítimas de acidentes no trânsito, por isso conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado FELÍCIO LATERÇA

EMENDA Nº 91/2019

Acrescente-se, no art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, a seguinte alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 270 .....

.....

§2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, deverá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se o prazo de 30 (trinta) dias ao condutor para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado” (NR)

[16] Um dos mais importantes do mundo para iniciativas voltadas à proteção de animais silvestres.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo 2º a que se pretende modificar, atualmente propicia, dentro de uma margem de discricionariedade exacerbada, ao agente de trânsito decidir se procederá ou não a retenção do veículo em caso de verificação de falha impossível de ser sanada no local, na medida em que o texto legal utiliza o vocábulo "poderá", o que, inclusive enfraquece e impossibilita a eficácia do mandamento legal.

A presente emenda visa sanar tal incongruência, passando-se a adotar o vocábulo impositivo "deverá", criando verdadeira regra a ser seguida, possibilitando a eficiência e eficácia da norma.

Outra problemática da atual redação legal consiste no prazo para o condutor regularizar a falha do veículo. O dispositivo concede prazo indeterminado, utilizando somente o vocábulo "razoável", o que também da ampla margem de discricionariedade.

Com a presente emenda, busca-se a correção da redação legal para por fim a dúbias interpretações e aplicação da norma do art. 270, §2º do Código de Trânsito brasileiro. Assim conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **Felício Laterça**
(PSL/RJ)

EMENDA ADITIVA 92/2019

Acrescente-se ao art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, as seguintes alterações nos art. 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Transito Brasileiro):

> ***"Art. 147****. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:*
> *I - toxicológico e de aptidão física e mental;*
> .....
> *§ 6º O exame toxicológico de que trata o inciso I deverá ser aplicado ao candidato à primeira habilitação, nas fases de que tratam os §§ 2º e 3º do art. 148, com janela de detecção mínima de 90 (noventa dias), assegurados o direito*

à contraprova e a recurso administrativo, no caso de resultado positivo, e à confidencialidade do resultado, nos termos das normas estabelecidas pelo Contran.

.....

Art. 148.....

.....

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que ele não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, não seja reincidente em infração média, nem tenha recebido resultado positivo no exame toxicológico.

§ 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, cabendo àquele reprovado no exame toxicológico apresentar laudo médico comprovando os devidos atendimento ou tratamento.

.....*" (NR)*

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de emenda aditiva no sentido de incluir ao artigo 1º do Projeto de Lei nº3.276, de 2019 a alteração aos arts. 147 e 148 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a exigência de exame toxicológico na obtenção do documento de habilitação.

Segundo a publicação Mapa da Violência 2014: Os Jovens do Brasil, de Júlio Jacobo Walselfisz, em relação aos acidentes de trânsito para a população total, nosso País ocupa a quarta posição no número de mortes entre 101 países, com 23 óbitos para cada grupo de 100 mil habitantes. Se considerarmos os jovens entre 15 e 29 anos, essa taxa sobe para 29,3 óbitos, o que posiciona o Brasil em sétimo lugar entre as Nações elencadas. A faixa etária juvenil corresponde à prevista no § 1º do art. 1º da Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013, que institui o Estatuto da Juventude.

Os estudiosos do trânsito apontam três fatores que interferem na ocorrência de acidentes: infraestrutura viária, veículos e condutor. Sem dúvida, o elemento humano mostra peculiaridades que o tornam mais ou menos suscetível aos sinistros, entre as quais está o consumo de drogas. Jovens destemidos e imprudentes lançam-se a experiências com substâncias psicoativas, seja para se auto afirmarem, seja para provar a masculinidade, no caso dos rapazes, caindo no precipício do vício.

A droga reforça a noção equivocada de onipotência do jovem, que é estimulado pelo risco, levando-o a dirigir com as faculdades alteradas, sem noção da repercussão social do ato de dirigir. Ciente desse significado, o Poder Público controla a concessão da habilitação para conduzir veículo automotor, submetendo o candidato a exames e provas para obtenção e renovação periódica do documento.

Na expectativa de contribuir para a redução dos acidentes de trânsito, propomos que o processo de habilitação seja iniciado pelo exame toxicológico, com janela de detecção de até noventa dias para maconha, cocaína, opiáceos, anfetaminas e metanfetaminas, sendo o exame obrigatório também na etapa final do período probatório de um ano, da Permissão para Dirigir, com vistas à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

Nas situações de reprovação no exame toxicológico, o candidato tem direito à contraprova e ao período recursal no âmbito administrativo. Caso não obtenha êxito nessas fases, cabe a ele apresentar laudo médico atestando o atendimento ou tratamento devidos, antes do reinício de todo o processo de habilitação.

O controle mais rígido para a emissão do documento de habilitação tem por objetivo prover mais segurança no trânsito e diminuir o flagelo dos acidentes que, além de ceifar vidas precocemente, perpetuam um exército de deficientes. Diante da importância e do alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado VINICIUS CARVALHO
Republicanos/ SP

EMENDA ADITIVA 93/2019

Acrescente-se ao art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte alteração ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

> *Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, na seguinte ordem:*
> ***I – de aptidão física e mental realizado por médico especialista em Medicina de Tráfego e avaliação psicológica realizada por psicólogo especialista em Psicologia do Trânsito, credenciados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;***
> *.....”(NR)*

JUSTIFICAÇÃO

Os altos índices de acidentes de transito pode ser evitado caso a avaliação pericial da saúde física e mental do condutor ou do candidato à habilitação seja realizada pelo médico especialista em Medicina de Tráfego e pelo psicólogo especialista em Psicologia de Trânsito, credenciados pelos órgãos de trânsito competentes.

De acordo com a manifestação do Conselho Federal de Medicina no ultimo 19/09/2019,

somente esses profissionais detêm as habilitações especificas para o exercício de tão importante trabalho, necessário para garantir a integridade física do paciente e a segurança do trânsito.

Sala das Sessões, em 26 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

EMENDA ADITIVA 94/2019

Acrescente-se ao art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, o art. 147-B na Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

> *"**Art. 147-B.** A realização, o resultado, e o arquivamento do exame médico pericial de aptidão física e mental são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade das entidades representantes do médico perito especialista em Medicina de Tráfego e do psicólogo especialista em Psicologia de Trânsito, de acordo com as normas dos respectivos conselhos de classe.*
> *Paragrafo único. Os honorários decorrentes da realização do exame pericial de aptidão física e mental serão fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. " (NR)*

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos da legislação em vigor, os candidatos à habilitação devem ser submetidos a exames iniciais de aptidão física e mental. Já os condutores habilitados devem ser submetidos aos mesmos exames, de forma periódica, com vistas à renovação da habilitação.

Desse modo, esta emenda determina que tais procedimentos sejam realizados, exclusivamente, por médico perito especialista em Medicina de Tráfego e por psicólogo especialista em Psicologia de Trânsito, de acordo com normas dos respectivos conselhos profissionais.

Além disso, determina que os honorários decorrentes da realização dos exames de aptidão física e mental sejam fixados pelos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Sala das Sessões, em 26 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB

Emenda 95/2019

Dê-se ao inciso II, do art. 64, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 64. .....

II - com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros, utilizarão cinto de segurança e devem utilizar o equipamento de retenção adequado (cadeirinha ou assento de elevação).

JUSTIFICATIVA

Em vigor há 10 anos, a resolução 277/2008, conhecida como a Lei da Cadeirinha, ajudou a reduzir as mortes de crianças menores de 10 anos no trânsito do Brasil. Oito anos após entrar em vigor, houve uma redução de 8%.

O acidente de trânsito é a principal causa de morte acidental de crianças e adolescentes com idades de cinco a 14 anos no Brasil. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), as cadeirinhas e dispositivos de segurança reduzem 70% das mortes entre bebês e entre 54% a 80% das mortes de crianças.

O uso das cadeirinhas de segurança para as crianças tem um único objetivo: proteger a vida dos pequenos em caso de acidente. Existem alguns fatores que contribuem para mortes em acidentes: velocidade, álcool, falta do capacete, não uso do cinto de segurança e a não utilização da cadeirinha de retenção infantil.

Precisamos de campanhas que mostrem a importância desses equipamentos. A conscientização das pessoas sobre esses pontos é superimportante.

Para tentar preservar a integridade física da criança durante o transporte veicular, é importante usar cadeiras certificadas que sejam apropriadas ao tamanho e ao peso da criança e que se adaptem devidamente ao veículo. É importante instalá-la de acordo com as instruções do manual, pois a maioria das cadeiras e assentos de segurança é fixada de forma incorreta.

É fundamental o uso adequado da cadeirinha seguindo as instruções corretas de instalação e tipo referente a cada idade. É mais do que provado que a cadeirinha pode salvar vidas e também minimiza a consequência do acidente na criança.

Sala da Comissão,

Deputado **Heitor Schuch**
PSB/RS

EMENDA Nº 96/2019

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

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no art. 233 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 233. .....

Infração – leve;

Penalidade - multa;"

Justificação

A presente emenda visa alterar a penalidade de infração grave para infração leve em decorrência da não transferência de propriedade de veículos prevista no §1º do art. 123 do CTB. Acreditamos, assim, que possamos ter maior razoabilidade e proporcionalidade com o tipo de infração cometida.

Sala da Comissão,

Deputado Heitor Schuch
PSB/RS

EMENDA Nº 97/2019

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

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no inciso I do caput do art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 261. ....

I – sempre que o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259:

a) 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

b) 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

c) 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

d) 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, estabelece um aumento da pontuação necessária para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Em que pese a necessidade de ajustes e avanços na legislação de trânsito, elas devem obedecer critérios de

razoabilidade e proporcionalidade, em especial quando consideramos os altos números de mortes e feridos todos os anos decorrentes de acidentes de trânsito, em grande parte ocasionados por condutas imprudentes de usuários das vias terrestres em nosso país.

A presente emenda busca estabelecer critérios mais proporcionais para o estabelecimento do regime de pontos, observando a quantidade de pontos e a natureza da infração.

Sala da Comissão,

Deputado **Heitor Schuch**
PSB/RS

EMENDA 98/2019

O art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de1997, modificado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar acrescido do §5º com a seguinte redação:

> Art.19. .....
> .....
> § 5º No processo de inovação digital para efeito de atualização, modernização, toda inovação tecnológica relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União de acordo com os dados enviados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICAÇÃO:

O DENATRAN deve manter as autonomias do estado para expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a finalidade de melhor fiscalização destes

Hoje os DETRANs estaduais são responsáveis por esses documentos e a arrecadação das taxas deles decorrentes. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa esse controle de arrecadação para o governo federal.

É importante a manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilita, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Sala de sessões, 26 de setembro de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS – Republicanos/AC

EMENDA 99/2019

Dê-se ao art. 4º do PL nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

> Art. 4º As CNH expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei continuam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais.

JUSTIFICAÇÃO

Inobstante a competência da união em editar normas voltadas ao trânsito, não pode referida deixar de cumprir os requisitos legais para implementação de normas, especialmente os estudos técnicos que embasam a tomada de decisão, sob pena de fragilizar ainda mais o já frágil processo de avaliação do cidadão no país e piorar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Portanto, trata-se de um tema altamente complexo que merece toda atenção da sociedade.

O problema é que qualquer norma vinda do Poder Executivo deve ser gerada em ambiente de neutralidade e neste caso não fica respeitado a opinião do perito médico que examinou anteriormente o condutor que se for portador de alguma patologia teve sua validade reduzida para melhor avaliação médica num prazo menor.

Ao se abranger a contemplação dos novos prazos de validade do exame de aptidão física e mental, se desconsidera a toda a cadeia de exames periciais prévios no que diz respeito à individualidade e manifestação de cada doença nos condutores de veículos automotores.

De modo a contribuir para a insegurança de todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala de sessões, 26 de setembro de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS – Republicanos/AC

EMENDA 100/2019

Dê-se ao art. 147, caput e inciso I, modificado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

> "Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:
>
> I – exame médico pericial de aptidão física e mental realizado por profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional psicólogo especialista em transito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal.(NR)

JUSTIFICAÇÃO

As causas da maioria dos altos índices de acidentes de trânsito podem ser evitadas pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato C.N.H. pelo médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do conselho federal de medicina no último dia 19/09/2019, deste modo outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

O atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade, o ato pericial obrigatoriamente deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos Estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Sala de sessões, 26 de setembro de 2019.

Deputado MANUEL MARCOS – Republicanos/AC

Emenda aditiva 101/2019

Inclui no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no art. 20 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 20. ....

.....

XII - executar e coordenar os serviços de atendimento, socorro e resgate de vítimas de ocorrências de trânsito, realizar o registro, o levantamento técnico do local e investigação dos acidentes de trânsito, emitir os respectivos boletins, laudos e pareceres técnicos, objetivando a compreensão da dinâmica, causas e elucidação dos acidentes.

XIII - proceder à lavratura e o encaminhamento para o juízo competente dos Termos Circunstanciados de Ocorrência previstos na Lei 9.099/1995, lavrados em decorrência dos crimes de menor potencial ofensivo, previstos neste Código".

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, é uma oportunidade para se avançar em pontos necessários na legislação de trânsito. A Polícia Rodoviária Federal - PRF é um dos principais órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, diante de sua grande capilaridade e presença em todo território nacional, bem como do seu histórico de atuação na defesa da vida e preservação do patrimônio público e privado.

A PRF realiza diversas atividades relacionadas à segurança viária e segurança pública que necessitam estar consignadas na legislação, para que esses avanços sejam garantidos por meio da via legislativa. Assim, a realização de laudos técnicos em acidentes e a lavratura dos Termos Circunstanciados de Ocorrência previstos na Lei 9.099/95, ações que já são realizadas pela Instituição através de Termos de Cooperação e Provimentos em diversas Unidades da Federação, são fundamentais para uma maior eficiência, celeridade e economia nos serviços prestados pela PRF ao cidadão.

Assim, contamos com o apoio dos nobres colegas para apreciar essas importantes contribuições que visam otimizar a atuação desta grande instituição, garantindo assim um melhor serviço prestado à população.

Sala da Comissão, de setembro de 2019.

Deputado Fábio Henrique – PDT/SE

Emenda modificativa 102/2019

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019 a seguinte modificação do inciso I do *caput* do art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 261. .....

I – sempre que o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259:

a) 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

b) 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

c) 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

d) 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima"; (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, estabelece um aumento da pontuação necessária para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Em que pese a necessidade de ajustes e avanços na legislação de trânsito, elas devem obedecer critérios de razoabilidade e proporcionalidade, em especial quando consideramos os altos números de mortes e feridos todos os anos decorrentes de acidentes de trânsito, em grande parte ocasionados por condutas imprudentes de usuários das vias terrestres em nosso país.

A presente emenda busca estabelecer critérios mais proporcionais para o estabelecimento do regime de pontos, observando a quantidade de pontos e a natureza da

infração.

Sala da Comissão, de setembro de 2019.

Deputado Fábio Henrique – PDT/SE

Emenda modificativa 103/2019

Modifica-se os §§ 2º e 2º-A do artigo 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme redação dada pelo art. 1º do PL 3.267/2019:

"Art. 147. ....

.....

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

I - a cada três anos, para as pessoas com idade igual ou superior a setenta e cinco anos;

II - a cada cinco anos, para as pessoas com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta e cinco anos; e

III - a cada dez anos, para pessoas com idade inferior a cinquenta anos.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, estabelece um aumento do prazo da validade da CNH. Em que pese a necessidade de ajustes e avanços na legislação de trânsito, elas devem obedecer a critérios de razoabilidade e proporcionalidade, em especial quando consideramos os altos números de mortes e feridos todos os anos decorrentes de acidentes de trânsito, em grande parte ocasionados por condutas imprudentes de usuários das vias terrestres em nosso país.

A presente emenda busca estabelecer critérios mais proporcionais para o estabelecimento dos prazos de validade da CNH, observando a idade dos condutores.

Sala da Comissão, de setembro de 2019.

Deputado Fábio Henrique – PDT/SE

Emenda supressiva 104/2019

Suprime o parágrafo único do artigo 168 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme redação dada pelo artigo 1º do PL 3.267/2019.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019, que altera o CTB, de forma equivocada estabelece apenas a penalidade de advertência para as infrações relacionadas ao transporte

irregular de crianças com idade inferior a dez anos de idade em veículos automotores. Ocorre que a retirada da penalidade de multa, com repercussões na esfera financeira (com o valor pecuniário) e no prontuário do condutor infrator (com a atribuição de pontos referentes à infração gravíssima) trará graves implicações para a segurança viária, em especial das crianças, que se encontram em situação de vulnerabilidade no trânsito, seja em razão do aspecto fisiológico, seja no aspecto social.

Assim, entendemos que a alteração do artigo 64 é suficiente para garantir segurança jurídica às atividades de fiscalização relacionadas ao transporte de crianças menores de dez anos de idade em veículos automotores, mas o parágrafo único do artigo 168 do CTB representará enorme retrocesso social, com implicações graves na segurança viária.

Sala da Comissão, de setembro de 2019.

Deputado Fábio Henrique – PDT/SE

EMENDA Nº 105/2019

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

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997:

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

I – exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especializados;

II – escrito;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios e regulamentação do Contran:

I – médicos e psicólogos deverão ter, no mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM);

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), ou ter concluído com

aproveitamento o curso “Capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito”.

§ 2º As avaliações médicas e psicológicas serão realizadas, no local de residência ou domicílio do examinado, por profissional perito especializado em medicina e psicologia do trafego, credenciados ou autorizados pelos órgãos executivos de trânsito dos estados ou do distrito federal, de caráter renovável e nos seguintes prazos:

I – 5 anos de validade para o condutor com idade superior a 18 e inferior a 30 anos de idade;

II – 10 anos de validade para o condutor maior que 30 e inferior a 45 anos de idade;

III – 5 anos de validade para o condutor maior que 45 e inferior a 70 anos de idade;

IV – 3 anos de validade para o condutor acima de 70 anos de idade.

§ 3º O condutor será submetido a exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica:

I – quando suspenso do direito de dirigir;

II – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, quando assim concluir laudo pericial, independentemente de processo judicial;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

IV – a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental ou psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 3º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 5º Em caso de informatização da CNH:

I – devem ser renovados apenas os exames essenciais e importantes para a segurança do trânsito exigidos pelo art. 140 desta Lei;

II – mantém-se a avaliação psicológica e médica para todos no prazo previsto no § 2º, deste artigo, através de códigos QR na própria CNH;

III – fiscalizadores policiais e usuários podem fazer uso da tecnologia QR, certificando-se de que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, estão dentro da validade, o que autoriza a utilização de determinado documento QR;

IV – condutores não precisão recorrer pessoalmente ao DETRAN após a obtenção da CNH, renovando apenas esses exames essenciais previstos no art. 140.” (NR)

Sala da Comissão, em

Deputado Gonzaga Patriota (PSB/PE)

EMENDA Nº 106/2019

Suprima-se do art. 1º do Projeto a alteração do art. 168 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta, que torna o transporte de crianças em desacordo com as normas de segurança passível apenas de advertência.

Infelizmente, o trânsito mata milhares de pessoas todos os anos no Brasil. Em 2016 foram 37.345 vidas perdidas no trânsito brasileiro. As crianças, mais vulneráveis a impactos e freadas bruscas, precisam de atenção especial quando transportadas em veículos automotores.

Entretanto, a despeito da necessidade de incrementar a segurança no trânsito, a alteração proposta pelo texto inicial do projeto pretende relaxar a punição aplicável a quem transporta crianças de forma inadequada.

A presente emenda visa a evitar que o cuidado com as crianças seja negligenciado pelo Código de Trânsito. A previsão de multa para quem desrespeita as normas de transporte de crianças é importante mecanismo de incentivo à adoção dos equipamentos capazes de preservar vidas.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 107/2019

Suprima-se do art. 1º do Projeto a alteração do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta que estende a validade dos exames de aptidão física e mental dos

condutores. A alteração refutada também tira dos órgãos executivos de trânsito a competência exclusiva para a realização desses exames.

O aumento do prazo para revalidação dos exames de aptidão física e mental é bastante preocupante, pois aumenta a exposição do trânsito à natural degradação das faculdades perceptivas e motoras do ser humano. Por sua vez, retirar dos Detrans a competência para executar os exames elimina a garantia da realização destes exames por profissionais com especialização e experiência na área específica. Ainda, facilita o cometimento de fraudes envolvendo a venda de laudos sem a realização efetiva do exame.

Pelo exposto, propomos a presente emenda visando a proteger a eficácia dos exames de aptidão previstos no Código de Trânsito Brasileiro.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 108/2019

Dê-se à alteração do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposta pelo art. 1º do Projeto, a seguinte redação:

> "Art. 244. .....
>
> .....
>
> 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)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta que diminui a gravidade de condutas perigosas na condução de motocicletas. O texto do projeto transforma em média, entre outras, a infração grave

de conduzir motocicletas sem segurar o guidom com ambas as mãos.

O trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo e alterações legislativas que diminuam a punição àqueles que não contribuem para o aumento da segurança no trânsito são temerárias. Os motociclistas são, junto com os pedestres, os participantes mais vulneráveis do trânsito e a alta severidade das infrações relacionadas a condutas inadequadas com esses veículos ajuda a preservar vidas.

Pelo exposto, apresentamos a presente emenda e rogamos aos nobres Pares apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 109/2019

Suprima-se do art. 1º do Projeto a alteração do art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta que aumenta de 20 para 40 a quantidade máxima de pontos a serem acumulados pelo condutor antes de sofrer suspensão do direito de dirigir.

O sistema de pontos associados a infrações constitui mecanismo cujo principal objetivo é inibir a reincidência de comportamentos inadequados no trânsito por parte dos condutores. Trata-se de ferramenta capaz de lidar com aquele condutor que insiste em desrespeitar as normas de trânsito.

A alteração proposta enfraquece esse mecanismo e abre espaço para maior quantidade de infrações antes que o condutor sofra consequências por seu reiterado comportamento nocivo ao funcionamento do trânsito.

O trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo e medidas que enfraquecem os mecanismos que contribuem para o aumento da segurança não devem prosperar.

Pelo exposto propomos a presente emenda e contamos com o apoio dos Pares para vê-la aprovada.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 110/2019

Suprima-se do art. 5º do Projeto a alínea “b” do inciso I.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta que extingue a obrigatoriedade de submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias C, D e E.

Trata-se de mecanismo importante para a construção do trânsito seguro que nossa sociedade almeja. O art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro ajuda a afastar do trânsito aquele condutor usuário de substâncias que podem alterar sua capacidade de guiar veículos com segurança.

A presente emenda visa a preservar essa importante conquista da Lei do Caminhoneiro que, em 2015, introduziu a obrigatoriedade dos exames toxicológicos.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 111/2019

Suprima-se do art. 5º do Projeto a alínea “d” do inciso I.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta que extingue a obrigatoriedade de o candidato a Carteira Nacional de Habilitação realizar aulas práticas de direção no período da noite.

A ambientação do candidato a condutor ao turno da noite propicia experiência perceptiva diferente da que normalmente é vivida durante o dia. As

limitações visuais, a necessária potencialização da atenção e a noção de distância são diferenciadas e de extrema importância para que o novo condutor desenvolva habilidades de adaptação a situações adversas.

Portanto, apresentamos a presente emenda visando a manter a obrigatoriedade de aulas práticas noturnas na formação do condutor.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada LIZIANE BAYER

EMENDA Nº 112/2019

Acrescente-se ao art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, as seguintes alterações aos arts. 19, 22, 25, 121, 131, 338 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

"Art. 19.....

.....

VII – Expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federais, os quais poderão subdelegar, mediante credenciamento de entidades públicas ou privadas para a expedição da Permissão para Dirigir, da CNH, do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), de acordo com regulamentação expedida pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

.....

XXXI – Criar, organizar e manter e regulamentar o Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas, com atuação na área de trânsito, constituídos na forma da Lei 10.602 de 12 de dezembro de 2002, vinculado ao Sistema RENAVAM.

....."

(NR)

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

.....

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, veículos expedindo o Certificados de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do Órgão Federal competente, diretamente ou por meio de subdelegação, a entidades públicas ou privadas, previamente credenciadas pelo órgão delegado, para a expedição CNH, do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), de acordo com regulamentação expedida pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

.....

XVII - Criar e manter atualizado no âmbito dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, o Cadastro dos Despachantes Documentalistas, com atuação na área de trânsito a ser respeitado pelos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN, de cada estado e do Distrito federal, com base em informações atualizadas fornecidas por Conselho representativo de classe, constituído na forma da lei, com o objetivo de identificá-los, como Despachantes Documentalistas Credenciados e dar segurança à prestação dos serviços, inserindo-os no Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas Criado nos termos do Inciso XXXI.

.....

§ 1º - Poderão ser cadastrados, exclusivamente, os Despachantes Documentalistas inscritos no Conselho, entidade representativa de classe, na forma da Lei Federal nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, cujo estatuto os submeta a norma disciplinar na forma do seu conselho de ética.

§ 2º - O Despachante Documentalista Credenciado, na representação de seus comitentes, é o profissional competente para o manejo dos processos físicos e eletrônicos relativos aos veículos e seus respectivos registros, alteração, regularização e licenciamento nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

.....” (NR)

“Art. 25-A. A pessoa física ou jurídica interessada em realizar qualquer procedimento administrativo que vise o registro, alteração,

regularização e licenciamento de veículos junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em que não seja imprescindível o comparecimento, a presença ou atuação pessoal, poderá ser representada por Despachante Documentalista Credenciado, nos termos de regulamento do Contran.

....." (NR)

"Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

Paragrafo único. O Certificado de Registro de Veículo Eletrônico - CRV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória." (NR)

"Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

Parágrafo Único. O CRLV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória. " (NR)

"Art. 338-A O Conselho nacional de trânsito – CONTRAN, o Departamento nacional de Trânsito e os órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, terão prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias para se adequarem e implementar os Cadastros de que trata o Inciso XXXI do Art. 19 e inciso XVII do Art. 22." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal dispõe no inciso XIII, do art. 5º, "que é livre o exercício de qualquer, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer".

As atividades que requerem condições especiais para suas atividades necessitam regulamentações em leis.

Condições especiais são as atividades que colocam em risco, a segurança, a saúde e o patrimônio físico e financeiro das pessoas e das instituições.

Nesse contexto, o Despachante Documentalista no desempenho de suas atribuições atua exatamente com documentação de alta importância para o cidadão, para o Estado e para as instituições públicas e privadas, notadamente para a

sociedade.

O mau desempenho de suas funções resulta em prejuízos, ou para seu cliente ou para outra parte, quando não, para o Estado.

O Despachante Documentalista existe desde os primórdios do Estado Brasileiro, quando iniciaram por ordem da coroa Portuguesa e conta com milhares de profissionais espalhados pelos quatro cantos do Brasil.

Não se pretende de forma alguma criar impedimento ou dificuldade para o cidadão buscar diretamente a solução de seus assuntos ou interesses junto aos órgãos públicos.

O que se pretende com o presente projeto de lei é assegurar proteção à sociedade brasileira contra os maus profissionais e permitir o desenvolvimento dessa importante atividade, necessária na desburocratização do Estado Brasileiro.

A propositura visa reconhecer o trabalho desenvolvido pelo Profissional Despachante Documentalista assegurando-lhes responsabilidades e direitos e, principalmente, disciplinando, critério uniforme para todo o território nacional, a exemplo de outras atividades já regulamentadas, suas atribuições, direitos e deveres no exercício da profissão.

Importante destacar ainda, os relevantes serviços prestados à comunidade como um todo, pois, os despachantes manipulam documentações tanto particulares quanto públicas, sendo necessário um rigoroso desempenho das suas funções por envolver vasta legislação que abrange a sua área de atuação sendo, portanto, imprescindível a regulamentação da atividade dos despachantes documentalistas, profissional este devidamente inscrito em Conselho de Classe, regido por um código de Ética e de conduta.

O Despachante Documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação.

Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito, onde é responsável em média por mais de 85% (oitenta e cinco por cento) do volume total de serviços de registro, alteração regularização e licenciamento de veículos, e invariavelmente, face a ausência de legislação que legitime sua atuação são ignorados por gestores públicos responsáveis pelos Órgãos

Executivos de Transito dos Estados e do Distrito Federal.

Devido a ausência de legislação federal, diversos estados brasileiros tentaram suprir essa carência editando leis estaduais que acabaram prejudicadas tendo em vista o disposto na Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Por esses motivos e razões apresento este projeto de lei para deixar claro no Código de Trânsito Brasileiro que qualquer pessoa, física ou jurídica, poderá se fazer representar por um Despachante Documentalista. Destacando que não se trata de uma obrigação, mas uma alternativa ou faculdade do cidadão, em qualquer demanda por procedimentos administrativos junto aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, poderá buscar o apoio de um profissional Despachante Documentalista, para solucionar seus problemas quando impedidos de se deslocar ao órgão de trânsito e enfrentar imensas filas e protocolos que demandam muitas horas de seu tempo.

É de fundamental importância e verdadeiramente necessário que se promova, respeite e valorize a atuação desse importante profissional e que se dê instrumentos aos cidadãos e aos órgãos públicos para uma adequada prestação desse serviço, mediante a sua legitimação por meio de legislação especifica que estabeleça um marco jurídico adequado para balizar as relações entre os profissionais Despachantes Documentalistas o Estado e a Sociedade.

Ante o exposto, solicito o apoio dos demais parlamentares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de setembro de 2019.

DEPUTADO CLEBER VERDE
REPUBLICANOS/MA

EMENDA Nº 113/2019

Acrescente-se ao art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, das seguintes alterações nos arts. 105, 131 e 136 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 105. .....

.....

II – para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, o cronotacógrafo, certificado anualmente, por órgão ou entidade de metrologia legal, diretamente ou por entidade pública ou privada, previamente credenciada por estes.

.....”(NR)

“Art. 131. .....

.....

§ 4º Ao licenciar o veículo que utilizem obrigatoriamente o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, o cronotacógrafo, nos termos do art. 105 inciso II, o proprietário deverá comprovar, a existência de verificação metrológica, do referido equipamento, com a emissão do certificado, válido, realizada pelo INMETRO ou por entidade por ele delegada ou credenciada, cuja informação eletrônica deverá ser enviada, por entidade pública ou privada, previamente credenciada , aos Órgãos ou Entidades Executivos de Transito dos Estados e do Distrito Federal.

.....”

“**Art. 136.** .....

.....

IV - Equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, com certificado metrológico válido emitido por órgão ou entidade de metrologia legal diretamente ou por entidade pública ou privada, previamente credenciada por estes.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Apresentamos a seguir resumo da legislação e considerações importantes como sustentação de medida de aperfeiçoamento da norma já existente de modo a viabilizar que os Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, possam efetivamente

operacionalizar a exigência do certificado metrológico válido para realizar o licenciamento de veículos.

O Cronotacógrafo, Legislação correlata e o Programa Nacional de Verificação Metrológica.

O cronotacógrafo é um equipamento de segurança e sua obrigatoriedade é prevista em Lei, devendo ser verificado para garantir a idoneidade de suas informações.

O REGISTRADOR INSTANTÂNEO INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO, popularmente conhecido como tacógrafo ou cronotacógrafo, é equipamento obrigatório para veículos de transporte de carga com PBT (peso bruto total) acima de 4.536 kg, para os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de transporte de escolares, segundo o Artigo 105, inciso II do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O Cronotacógrafo é regulamentado pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, através da Resolução CONTRAN nº 92 de 4 de maio de 1999 e tem Regulamento Técnico Metrológico aprovado pela Portaria Inmetro nº 201 de 2 de dezembro de 2004.

O equipamento registra instantaneamente, de forma contínua e inalterável, em meio físico, a operação de veículos automotores, registros esses valiosíssimos sob o ponto de vista da prevenção e da segurança viária, ainda permitindo, a partir desses registros, a reconstituição dos movimentos, propiciando a análise de acidentes de forma segura e isenta.

O registro de todas as velocidades desenvolvidas pelo veículo, inclusive quando parado, é um dado fundamental para a prevenção e para o esclarecimento de acidentes e que outras grandezas importantes são registradas pelo equipamento, como os tempos de direção e descanso dos motoristas, as distâncias dos trajetos, impactos significativos sofridos pelo veículo e até freadas bruscas, podemos afirmar que o equipamento pode ser comparado a CAIXA PRETA das aeronaves.

O equipamento é regulamentado metrologicamente pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO, que exige a verificação periódica dos cronotacógrafos instalados nos veículos, sendo essa verificação realizada por uma rede de mais de 550 (quinhentos e cinquenta) Postos de Ensaio credenciados pelo INMETRO em todo o Brasil.

A obtenção do CERTIFICADO DE VERIFICAÇÃO METROLÓGICA é condicionada à calibração, selagem e lacração do cronotacógrafo, atendendo à rigorosas normas do INMETRO, de forma a garantir a veracidade e exatidão das informações registradas pelo equipamento.

Todo o programa de verificação metrológica de Cronotacógrafos está publicamente disponível no sítio eletrônico do INMETRO, no endereço www.inmetro.rs.gov.br/cronotacógrafo , e permite consulta pública, a partir do número da placa ou do RENAVAM do veículo, para obtenção de informações sobre a situação do veículo

quanto ao CERTIFICADO DE VERIFICAÇÃO METROLÓGICA.

Considerações:

a. Considerando que cerca de 44.000 (quarenta e quatro mil) pessoas perdem a vida anualmente no Brasil em acidentes, que cerca de 204.000 (duzentos e quatro mil) ficam gravemente feridas e que 60% (sessenta por cento) dos leitos de Unidades de Terapia Intensiva – UTI's – são ocupados com vítimas de acidentes de trânsito, de acordo com estatísticas compiladas junto ao Ministério da Saúde pelo site Vias Seguras (www.vias-seguras.com).
b. Considerando que, segundo estimativas do Observatório Nacional de Segurança Viária, o custo financeiro anual com acidentes de trânsito é de cerca de R$ 56.000.000.000,00 (cinquenta e seis bilhões de reais).
c. Considerando que é amplamente divulgado na imprensa nacional o número de acidentes com veículos com vítimas fatais, os quais possuem o equipamento com sua verificação fora do prazo de validade (VENCIDO).
d. Considerando que, de acordo com informações oficiais do INMETRO, no ano de 2017 apenas 35,93% da frota nacional de veículos com obrigatoriedade do uso de Cronotacógrafos realizou a verificação metrológica exigida em Lei e em 2018 os números se mantêm praticamente no mesmo nível representando uma inadimplência de aproximadamente 66% da frota nacional e com tendência a aumentar em 2019, face a incapacidade dos órgãos e entidades responsáveis de realizar e intensificar as fiscalizações necessárias, seja por falta de recursos humanos, financeiros ou materiais.
e. Considerando que a Organização das Nações Unidas declarou oficialmente o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, período no qual governos de todo o mundo se comprometeram a tomar novas medidas para reduzir os acidentes de trânsito, poupando a vida de milhões de pessoas ao redor do mundo.
f. Considerando que o Brasil possui taxa de INADIMPLÊNCIA média de 66,00% entre os veículos com obrigatoriedade do uso de cronotacógrafo, o que significa que aproximadamente 1.411.000 veículos deixam de realizar o ensaio a cada ano em todo o país.
g. Considerando a dificuldade de fiscalização in loco por parte de agentes do INMETRO e dos Institutos de Metrologia Estaduais, órgãos delegados, e demais autoridades de trânsito, seja pela falta de segurança, seja pelo efetivo de recursos humanos insuficiente.

Desse modo com a possibilidade legal da exigência do certificado metrológico válido para realização do licenciamento anual, como já foi intenção do legislador ao introduzir a exigência deste 1997 no Código De Trânsito Brasileiro, o INMETRO poderá disponibilizar sua base de dados de certificados metrológicos para por meio de integração de sistemas os órgãos executivos de trânsito possam operacionalizar o efetivo controle por meio de fiscalização eletrônica, impedindo que milhares de veículos irregulares continuem provocando acidentes com mortes e milhares de feridos todos os anos no pais.

Ante o exposto, solicito o apoio dos demais parlamentares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de setembro de 2019.

DEPUTADO **CLEBER VERDE**
Republicanos/MA

EMENDA Nº 114/2019

O art.1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com as seguintes alterações nos arts. 24, 129-B e 141 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

"**Art. 24**. .....
.....
XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.
.....
XXII – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação de candidatos à obtenção da autorização para conduzir ciclomotores.
....." (NR)

"**Art. 129-B**. Os ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios e só poderão ser registrados e trafegar em vias públicas veículos homologados de acordo com as resoluções do DENATRAN e CONAMA obedecendo as normas vigentes no momento do registro.
....."(NR)

Art. 141. .....
.....
§ 3º A autorização para conduzir ciclomotores ficará a cargo dos órgãos ou entidade de trânsito dos Municípios.
§ 4º Nos casos dos Municípios que não sejam integrados ao Sistema

Nacional de Trânsito, a autorização para conduzir ciclomotores poderá ficar a cargo do município mais próximo que seja integrado ou dos órgãos ou entidade de trânsito dos Estados.

§ 5º Fica exigida a participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico, presencial ou semipresencial, e três horas no curso de prática de direção veicular.

.....” (NR**)**

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispunha, em seu art. 24, inciso XVII, ser competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, “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”. O advento da Medida Provisória nº 673, de 2015, convertida na Lei nº 13.154, do mesmo ano, retirou a menção aos ciclomotores desse dispositivo, transferindo para os Estados a atribuição de registrar os ciclomotores, a exemplo do que já acontece com os demais veículos automotores.

Ocorre que existem ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, que se diferenciam dos demais pela potência reduzida e baixa velocidade de utilização. Equiparar tais veículos a motocicletas e motonetas, que possuem maior potência e alcançam velocidades mais elevadas, constitui, assim, uma medida insensata e, até mesmo, injusta, pois faz com que todos eles estejam sujeitos aos mesmos impostos e taxas.

A presente emenda mostra-se, pois, oportuna, tendo em vista reparar essa situação. Por outro lado, quando se compara ciclomotor com motocicletas, as diferenças são mais evidentes. Assim, consideramos que o processo de formação para que o condutor obtenha autorização para conduzir ciclomotor deve ser diferenciado daquele exigido para o candidato à habilitação para conduzir motocicletas.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado CLEBER VERDE
Republicanos/MA

EMENDA ADITIVA 115/2019

O art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração no inciso VII do art.19 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 19.....

VII - organizar e manter procedimentos sistêmicos para que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possam expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o Certificado de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico, na forma disciplinada pelo CONTRAN.

.....

§5º Os documentos previstos no inciso VII do caput deste artigo terão expedição obrigatória em meio físico, sendo, porém, seu porte dispensado sempre que o portador possuir versão eletrônica correspondente, na forma disciplinada pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inovação tecnológica tem ajudado e muito a simplificar a vida do cidadão. Os governos vêm fazendo esforços para acompanhar tal evolução.

A versão digital de documentos pessoais, de habilitação e de veículos são, nessa linha, iniciativas na direção correta.

Entretanto, não se pode olvidar que ainda é considerável a porção da população que não possui acesso a este tipo de serviço, seja por não possuir acesso à internet ou por não portar um smartphone.

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do IBGE de 2017, "entre as 181,1 milhões de pessoas com 10 anos ou mais de idade no país, 69,8% acessaram à Internet pelo menos uma vez nos três meses anteriores à pesquisa. Em números absolutos, esse contingente passou de 116,1 milhões para 126,3 milhões, no período. O maior percentual foi no grupo etário de 20 a 24 anos (88,4%). Já a proporção dos idosos (60 anos ou mais) que acessaram a Internet subiu de 24,7% (2016) para 31,1% (2017) e mostrou o maior aumento proporcional (25,9%) entre os grupos etários analisados pela pesquisa".

Assim sendo, mais da metade da população acima dos 60 anos ainda não possui acesso a este tipo de tecnologia.

Ainda, apesar da facilidade de ter o documento na tela do celular, a exclusividade deste meio traz alguns potenciais inconvenientes aos usuários, como por exemplo um celular com a tela danificada ou sem bateria no momento que o cidadão precisasse apresentar o documento. Infelizmente, também o furto e roubo destes aparelhos são atualmente muito mais recorrentes que os de documentos pessoais de forma que o condutor poderia ficar sem seus documentos e os do veículo caso, fosse vítima destes crimes, até que pudesse comprar um novo aparelho e restaurar todas suas funcionalidades.

No caso de veículos, o abandono precipitado dos certificados físicos tenderia a facilitar a vida de criminosos e fraudadores, vez que a duplicação do documento seria muito mais simples, tornando mais fácil a produção de dublês e veículos clonados.

Assim, os documentos eletrônicos devem ser faculdade para simplificar a vida do cidadão sem que a indisponibilidade do meio físico se torne para ele uma complicação.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação do senhor relator e dos demais parlamentares.

Sala da Comissão, em de de .

Deputado **Cezinha de Madureira**
PSD/SP

EMENDA ADITIVA Nº 116/2019

O referido projeto de lei passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos, onde couber:

Anexo I

.....

"TRANSPORTE ESCOLAR – Modalidade de serviço de transporte público ou privado que cuida do deslocamento dos alunos até a escola pública ou particular, no perímetro urbano ou rural, assim como da locomoção desses escolares entre a escola e outros lugares relacionados à atividade escolar curricular ou extracurricular (complementar, desportiva, cultural ou religiosa)."

"Revoga-se o inciso IV do art. 138 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro."

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

..... (NR)."

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação desta emenda busca aprimorar o texto do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, de autoria do Executivo, apoiando-se na razão de que o Código de Trânsito Brasileiro em vigor (instituído pela Lei Federal nº 9.503, de 1997), reclama profundas alterações com vistas a erradicar determinadas incoerências legislativas, colmatar desarrazoadas omissões legais, de modo a adaptar a legislação de trânsito às mudanças ocorridas no cenário socioeconômico como fruto da constante evolução da sociedade.

Aliado a isso, o art. 208 da Constituição Federal, de 1988, dispõe acerca das obrigações do Estado no que tange ao oferecimento do ensino público.

Da análise sistemática deste dispositivo nevrálgico, reluz a ideia de que o constituinte pretendeu assegurar a todos os educandos o efetivo exercício do direito à educação, estando, dentre as obrigações acessórias Estatais, o transporte escolar, senão veja, *in verbis*:

> *Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:*

> *I - ensino fundamental obrigatório e gratuito, assegurada, inclusive, sua oferta gratuita para todos os que a ele não tiveram acesso na idade própria;*
>
> *(...)*
>
> *VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.*
>
> *§ 1º - O acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo.*
>
> *§ 2º - O não oferecimento do ensino obrigatório pelo Poder Público, ou sua oferta irregular, importa responsabilidade da autoridade competente. (grifado)*

Firme no comando constitucional transcrito desponta a relevância do transporte escolar, serviço público carregado de acentuada essencialidade ao cumprimento de mandamentos constitucionais, erigidos à categoria de direitos sociais e fundamentais, razão pela qual tais prestadores merecem uma atenção especial do legislador no que toca aos meios, condições e direitos para bem desempenharem suas atividades profissionais.

- **Definição do Transporte Escolar**

A despeito de a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prever algumas diretrizes sobre a condução de escolares em seu Capítulo XIII (arts. 136 a 139), verdade é que, por muito tempo, deixou indefinido o conceito e a extensão das atividades jungidas ao transporte escolar em si, dando margem a confusões e interpretações dúbias.

Assim, com as modificações propostas esperamos que o transporte escolar possa desenvolver outras atividades educacionais que, hoje, embora claramente digam respeito à condução do aluno, são exercidas por veículos fretados ou pelo transporte público coletivo, **destituídos das condições de segurança e de salubridade a que são rigorosamente submetidos os veículos escolares.**

Caros pares, não encontra lógica, tampouco cabimento, que o aluno, impúbere dotado de vulnerabilidade, seja depositário de uma proteção especial apenas durante o trajeto que liga a escola à sua casa, ficando abandonado à própria sorte nas demais viagens relacionadas à atividade escolar.

Noutras palavras, tanto cuidado e preocupação com a segurança e a incolumidade física da criança e do adolescente devem ser estendidas, igualmente, para o transporte de escolares realizado em itinerários extracurriculares, voltados a atividades pedagógicas complementares da escola, sejam estas de cunho cultural, desportivo ou religioso.

- **Revogação do inciso IV do art. 138 do CTB**

Quanto à proposta de revogação do inciso IV do art. 138 do CTB, vale lançar luz ao fato de que esta Constituição Federal edificou a educação à categoria de direito social e de pilar para o desenvolvimento da sociedade brasileira, consagrando, como objetivo precípuo, o pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Lado outro, sabe-se que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não se faz suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola.

O educando, em especial o mais carente, tem inúmeros percalços para se manter na escola, tais como: alimentação, **transporte**, vestuário e material didático para uso diário.

Foi meditando justamente nessa realidade social que o constituinte agiu bem atrelar ao dever de educação a oferta de outras obrigações que se podem chamar de “acessórias”, mas que, na verdade, complementam, na essência, o direito ao ensino público e por meio das quais se possibilita o acesso e a conservação do educando no ambiente escolar.

Acontece que, enquanto desempenham esse importante mister, os veículos escolares, mais expostos às ações fiscalizatórias de trânsito, são diuturnamente alvejados por sucessivas autuações, tantas indevidas, em sujeição ao pérfido desiderato de satisfazer a avidez arrecadatória do Estado.

Ou seja, o Estado, sob o pretexto de refrear os abusos cometidos na direção dos veículos automotores, tem aumentado vertiginosamente o seu poder de “fiscalização” mediante a implantação imoderada e desavisada de aparelhos e equipamentos de monitoramento eletrônico à distância (radares, medidores de velocidade, etc.).

Isso sem contar que o trânsito caótico presente em várias cidades

acaba induzindo, quase que obrigando, condutores a cometerem transgressões de trânsito como manobra para contornar os percalços encontrados durante essa jornada diária.

Na situação dos condutores de escolares, além de suportarem a onerosidade das multas, submetendo-se a várias vistorias periódicas, esses profissionais, não raro, ficam impedidos de exercer a atividade.

Isto porque, o inciso IV do art. 138 e o caput do art. 145 do CTB estabelecem, entre outros requisitos, que os condutores de veículos de transporte de escolares não podem registrar nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidentes em infrações médias durante os doze últimos meses.

Note a gritante desproporcionalidade: o condutor escolar que ousar cometer qualquer infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações de natureza média no período de um ano, já está, por força legal, impedido de exercer a atividade que lhe é inerente.

Ora, a atividade desempenhada pelos transportadores escolares vai muito além de só levar os estudantes ao educandário; importa, fundamentalmente, em transportar educação para o futuro da nação!

Sob essa premissa, não parece justo e razoável que continuemos a desprezar e a espezinhar o valor deste serviço público, lançando sobre os ombros destes operosos transportadores escolares unicamente o peso e o rigor da lei.

Se continuarmos imputando obrigações desarrazoadas contra os transportadores escolares apenas sob um pretexto puramente político, destituídas de fundamento, chegará um momento em que a atividade se tornará impraticável.

Nesse sentido, tolher o direito ao trabalho de um condutor escolar que se colocou a serviço dos educandos e da educação anos a fio somente porque cometeu uma infração de trânsito grave, qualquer gravíssima ou foi reincidente em média (duas ou mais) é inaceitável!

Afinal, na prática, as infrações de trânsito de natureza gravíssima tais como: dirigir embriagado; exceder em mais de 50% o limite máximo de velocidade permitido; disputar corrida, entre tantas outras de acentuada periculosidade, devido à séria ameaça que representam à incolumidade física e à vida das pessoas, já são

punidas com mais austeridade; aliás, tais infrações, de per si, geram suspensão do direito de dirigir do condutor, impedindo, a reboque, o transportador escolar de exercer a atividade.

De outro giro, se o transportador escolar for flagrado cometendo uma infração grave ou infrações médias, corriqueiras dos profissionais do transporte mais expostos ao trânsito, pela atual regra, ele poderá ficar impedido de exercer suas atividades por um ano.

Bastaria, assim, ao transportador cometer uma comezinha infração, a exemplo do estacionamento em fila dupla (art. 281, XI, do CTB) para ser impedido de laborar e, portanto, ver comprometida a sua renda familiar. E a experiência vem a nosso socorro para ilustrar que a situação ventilada acontece com inconveniente frequência, eis que a maioria dos municípios não se preocupa em oferecer estacionamento exclusivo aos escolares.

Em face do esposado, como forma de ajustar essa deformidade na legislação de trânsito, propomos a ab-rogação do inciso IV do artigo 138 do CTB, de modo a submeter os condutores do transporte de escolares à regra geral, ficando subjugados às penas de suspensão e cassação do direito de dirigir hodiernamente aplicadas aos condutores em geral!

Pela oportunidade, em abono à sistemática do Código, propomos, também, a supressão da expressão “de escolares” da redação contida no caput do art. 145 - que dispõe sobre os requisitos voltados à habilitação nas categorias “D” e “E” e dos exigidos à condução de determinados tipos de transporte -, na medida em que o art. 138 do CTB já aborda, à saciedade, sobre aludidos requisitos no que toca o transporte de escolares especificamente.

À luz do ponderado, por amor à legística, e no intento de ajustar as normas contidas no CTB com as necessidades sociais, convém alterá-las nos moldes propostos, de sorte a proporcionar mais coerência legislativa dentro da concepção da “Teoria Tridimensional do Direito” proposta pelo jusfilósofo brasileiro Miguel Reale.

Isto porque, o projeto de lei principal e as emendas aqui sugeridas apoiam-se nas ciências sociais para estabelecer um elo mais próximo com a realidade, ambicionando melhor absorver os valores que a sociedade anela e quer ver implementados.

Assim, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma aos bens jurídicos que ela tutela, apoiamos as alterações propostas ao CTB consubstanciadas na apresentação dessas emendas, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Federal
Abou Anni – PSL (SP)

EMENDA ADITIVA Nº 117/2019

O referido projeto de lei passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

> "Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida, no prazo máximo de noventa dias, notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.
>
> .....
>
> § 6º O descumprimento do prazo previsto no caput implica perda da pretensão punitiva referente à respectiva penalidade." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

- **Prazo de 90 dias para expedição da notificação de imposição de penalidade (multa).**

A razão que levou à apresentação desta emenda apoia-se no fato de que, atualmente, a despeito de a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prever prazo máximo para a expedição da "notificação de autuação", por outro lado, ela não o faz em relação à superveniente "notificação de imposição de penalidade de multa".

Desta forma, o condutor ou o proprietário ficam sujeitos a receber indefinidamente no tempo a notificação de imposição de penalidade por infração de trânsito, pois a Lei não determina limite de prazo para o seu envio.

Aliás, para ilustrar o desastre desta anomia, cabe trazer à memória os recorrentes episódios ocorridos no âmbito das autuações de competência da Polícia

Rodoviária Federal, a qual, apesar de respeitado o prazo para emissão da precedente notificação de autuação, tem lançado as sucessivas notificações de penalidade após cerca de 1 (um) ano do cometimento da infração de trânsito correspondente.

Ora, não soa razoável deixar ao talante da autoridade autuadora a livre escolha sobre quando notificará o suposto condutor infrator de sua penalidade. Portanto, o legislador ordinário não pode mais continuar franqueando tais condutas, devendo estabelecer uma sanção legal diante de uma morbidez administrativa, seja como fruto de sua irresponsabilidade ou de um desidioso lapso.

Ademais, essa situação é contrária ao interesse dos cidadãos brasileiros, pois, dependendo do tempo decorrido entre a infração e a notificação, pode-se perder os elementos comprobatórios necessários para embasar a elaboração do recurso administrativo contra a imposição da penalidade, cujo prazo para sua apresentação inicia-se justamente com o recebimento da notificação da penalidade de multa.

Demais disso, a demora no envio da notificação de penalidade pode causar transtornos aos proprietários sucessores destes veículos, visto que, no interstício entre o cometimento das infrações de trânsito pelo proprietário antecessor (ainda não lançadas no sistema) e a comunicação da venda veicular, aquelas acabam ficando sob a exclusiva responsabilidade do novo proprietário.

Conjuminado a isso, podemos citar o imprevisto para o pagamento da multa, cuja exação do valor, por vincular-se à Notificação de Penalidade, acaba surpreendendo o responsável pela infração.

Para pôr cobro a tais arbítrios, urge modificar o texto legal vigente com vistas a delimitar um prazo máximo para que as notificações das multas sejam enviadas ao proprietário do veículo ou ao seu condutor, sob pena de operar-se a decadência.

Assim, propomos, por estimar razoável, o prazo de noventa dias, haja vista se tratar de tempo suficiente para que os órgãos de trânsito competentes possam emitir a notificação da penalidade.

Com essa adaptação na Lei, esperamos honestamente aprimorar o processo de aplicação de penalidades, adequando-o aos parâmetros da razoabilidade e tornando-o mais transparente, de tal modo a proteger os cidadãos de eventuais

surpresas derivadas de inércias desarrazoadas e abusos perpetrados pelas autoridades de trânsito.

O desafio é grande. Não obstante, para mudarmos essa realidade, cabe-nos, num primeiro passo, corrigir as incoerências e as fragilidades da legislação de trânsito vigente que, por exemplo, tem tolerado, com desidiosa leniência, a expedição das notificações das penalidades de multa *ad eternum*, sem consequências jurídicas.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Federal
Abou Anni – PSL (SP)

EMENDA ADITIVA Nº 118/2019

O referido projeto de lei passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

> "Art. 141. .....
>
> .....
>
> § 3º Os cursos de aprendizagem relativos ao processo de habilitação, assim como todos os cursos especializados de capacitação e de especialização requeridos pela legislação de trânsito, devem ser oferecidos na modalidade presencial."

JUSTIFICAÇÃO

- **Revogação do Curso à distância**

No âmbito do Sistema Nacional de Trânsito, a implantação de cursos a distância foi regulamentada por meio da Resolução do Contran nº 730, de 6 de março de 2018, cuja ementa dispõe: "estabelece os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, e, também, pela Resolução n.º 168, de 14 de dezembro de 2004.

Não obstante, entendemos que esses cursos a distância não cumprem seu desiderato. Constituem-se em verdadeira violência simbólica contra a educação, pois consolidam a precarização do ensino, ao se investir em um método sem a imprescindível presença do professor em sala de aula. Ou seja, esse modelo

de ensino, de forma preocupante, como o próprio nome já sinaliza, distancia o corpo discente do corpo docente, de modo a criar uma barreira virtual nada útil para o processo de aprendizagem.

Ademais, o ensino a distância exige um comprometimento e esforço tremendo do estudante, e nem todo aluno é autodidata, longe disso!

Tendo em vista minha experiência como instrutor de trânsito, defendo que há determinados conteúdos que não podem ser ofertados sem o contexto da sala de aula. Isto é, há aspectos da aprendizagem que não podem ser transmitidos por uma tela, precisam do contato próximo e envolvente com a matéria lecionada. Nesse viés, o ensino presencial permite um acompanhamento mais eficaz e propicia maior troca de ideias.

Aliás, a opção pelo ensino a distância dá margem a práticas fraudulentas que, igualmente, caminham na contramão do aprendizado.

Em linhas derradeiras, acredita-se que o Contran, ao regulamentar em favor deste recurso, furta-se de garantir o efetivo direito à educação de trânsito previsto no artigo 76 do CTB, cujo conteúdo programático, desde 1997, não é aplicado pelos governos estaduais e municipais.

Noutras palavras, não bastasse a fragilidade da educação básica no trânsito de há muito negligenciada pelos entes federativos competentes e por suas respectivas instituições de ensino, agora nos deparamos com uma modalidade de ensino improfícua e insensível às dificuldades intelectuais e de acesso digital de muitos alunos que nunca tiveram o mínimo contato com a matéria afeta ao trânsito.

Conjuminado a isso, como é de conhecimento geral, o Brasil sofre, e muito, com as mortes no trânsito, de modo que a precarização/empobrecimento do sistema de ensino nesse campo só vem contribuir com o recrudescimento dos problemas envolvendo acidentes automobilísticos, sobretudo quando estamos falando de cursos de especialização para profissionalização de motoristas do transporte coletivo de passageiros, o qual transporta vidas.

Ora, mesmo diante desse cenário catastrófico, onde a desgraça desconhece a esperança - e o trânsito, às vezes ébrio, às vezes violento, em sentido oposto à educação e à conscientização, vem atropelando uma imensidão de vidas inocentes -, a triste tendência é que as plataformas digitais (EaD) sejam liberadas para

contemplar os “curso de especialização do transporte coletivo de passageiros”, os cursos destinados aos condutores de escolares (crianças/adolescentes), de produtos perigosos e, ainda, os voltados à capacitação dos próprios instrutores de trânsito responsáveis pelo ensino e formação de todos os outros, o que se revela mais grave!

Dessa forma, com objetivo de impedir a implantação de cursos a distância no processo de aprendizagem, propomos essa alteração do CTB, e contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Federal
Abou Anni – PSL (SP)

EMENDA Nº 119/2019

Acrescente-se, no art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, as seguintes alterações no art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

> “Art. 148-A. Os condutores de todas as categorias deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
>
> § 1º .....
>
> § 2º Os condutores de que trata o *caput* com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
>
> § 3º Os condutores de que trata o *caput* com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
>
> .....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir distorção hoje existente no Código de Trânsito Brasileiro, que é a exigência de exame toxicológico apenas

para condutores habilitados nas categorias C, D e E.

Em nosso entendimento, a busca por um trânsito mais seguro deve exigir que o exame toxicológico seja realizado para os condutores de todas as categorias de habilitação, vistos que diversos estudos já confirmaram a eficácia desses exames no que se refere ao aumento da segurança do trânsito.

O exame toxicológico é uma importante ferramenta para que o estado físico dos condutores de veículo contribua para o aumento da segurança no trânsito, independentemente da categoria de habilitação. Por essa razão, julgamos que eventuais custos da generalização dos exames são insignificantes quando comparados aos benefícios advindos da redução do número de mortos e feridos em nossas vias.

Diante de todo o exposto, esperamos ver nossa contribuição acolhida pelo Relator e apoiada por nossos Pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado SANTINI

EMENDA Nº 120/2019

Acrescente-se, no art. 1º do Projeto de Lei em epígrafe, as seguintes alterações no art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

> "Art. 148-A. Os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
>
> § 1º .....
>
> § 2º Os condutores de que trata o *caput* com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
>
> § 3º Os condutores de que trata o *caput* com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir distorção hoje existente no Código de Trânsito Brasileiro, que é a exigência de exame toxicológico apenas para condutores habilitados nas categorias C, D e E, não importando se exercem ou não atividade remunerada em veículo.

Em nosso entendimento, a busca por um trânsito mais seguro deve exigir que o exame toxicológico seja realizado para os condutores de todas as categorias de habilitação, desde exerçam atividade remunerada em veículo, ou seja, os condutores profissionais.

Sabemos que os motoristas profissionais passam maior tempo médio ao volante, sendo o exame toxicológico uma importante ferramenta para que o estado físico desses condutores contribua para o aumento da segurança no trânsito, independentemente da categoria de habilitação.

Diante de todo o exposto, estamos certos de ver nossa contribuição acolhida pelo Relator e apoiada por nossos Pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado SANTINI

EMENDA MODIFICATIVA E INCLUSIVA Nº 121/2019

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

Altera o Art. 147º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019

EMENDA modificativa e do caput, artigos e, parágrafos e incisos do Art. 147 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação à que lhe foi dada pelo art. 147 do Projeto de Lei em epígrafe, passa a contar com a seguinte redação:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo e junto ao órgão executivo de trânsito dos Estados e DF, na seguinte ordem:

I – exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especializados credenciados;

II – escrito;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão preliminares, renováveis e realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade

executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios e regulamentação do Contran:

I – médicos e psicólogos deverão ter, no mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM), preservado os direitos dos credenciados ate esta data;

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), ou ter concluído com aproveitamento o curso "Capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito".

IV - Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH pelos peritos responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, respectivamente médicos e psicólogos peritos credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e DF, (Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 2º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no local de residência ou domicílio do examinado, por profissional perito credenciados pelos órgãos executivos de transito dos estados ou do distrito federal, de caráter renovável e nos seguintes prazos:

I – 5 anos de validade para o condutor com idade superior a 18 e inferior a 30 anos de idade;

II – 10 anos de validade para o condutor maior que 30 e inferior a 45 anos de idade;

III – 5 anos de validade para o condutor maior que 45 e inferior a 70 anos de idade;

IV – 3 anos de validade para o condutor acima de 70 anos de idade.

§ 3º O condutor será submetido a exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica:

I – quando suspenso do direito de dirigir;

II – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, quando assim concluir laudo pericial, independentemente de processo judicial;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

IV – a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

§ 4º quando houver indícios de deficiência física, mental, psíquica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador, médico e psicólogo (Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito –

§ 6º O condutor será submetido a exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica:

I – quando suspenso ou cassação do direito de dirigir;

II – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, quando assim concluir laudo pericial, independentemente de processo judicial;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

IV – a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

V- toda vez que se habilitar nas diferentes Categorias.

§ 7º quando da informatização da CNH:

I- Devem ser renovados Os exames essenciais do artigo140 deste Código,

II- Mantém-se a avaliação psicológica e médica obrigatórias para todos no prazo previsto no artigo 2 º, através de CÓDIGOS QR na própria CNH,

III- Unidades fiscalizadoras policiais, e usuários devem fazer o uso da tecnologia QR, certificando-se de que os exames de aptidões física e psicológica / psíquica estão dentro da validade, o que autorizam a utilização de determinado documento QR.

IV- Condutores não precisarão recorrer ao DETRAN após a obtenção da primeira CNH,

Sala da Comissão, em 30 de setembro de2019

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
PSB/PE

EMENDA Nº 122/2019

Introduza as seguintes alterações nos arts. 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 1997, constantes no art. 1º do projeto de lei:

> "Art. 147. .....
>
> § 6º O exame de aptidão física e mental, bem como a avaliação psicológica, poderão ser realizados por qualquer profissional inscrito, respectivamente, no Conselho Regional de Medicina ou no Conselho Regional de Psicologia, sob cuja jurisdição se achar o local de sua atividade".
>
> ....." (NR)
>
> "Art. 148. Os exames escrito e de noções de primeiros socorros 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.
>
> ....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em vigor exige a realização de exame médico e avaliação psicológica para que o candidato possa ter acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou renová-la no período exigido.

Hoje, esses exames só podem ser realizados em clínicas credenciadas pelos departamentos estaduais de trânsito. Nota-se, entretanto, que os exames requeridos seguem um mesmo padrão e não se revestem de complexidade técnica que justifique a restrição de sua realização por outros profissionais de saúde não credenciados.

Assim, entendemos que a abertura da possibilidade de realização dos exames para todos os médicos e psicólogos inscritos nos respectivos Conselho Regional de Medicina (CRM) e Conselho Regional de Psicologia (CRP) facilita a vida do cidadão, que passa a dispor de uma gama maior de profissionais à sua escolha. Além disso, essa alteração pode reduzir o custo do processo, uma vez que os usuários dos planos de saúde poderão utilizar a rede credenciada para a realização das consultas e exames necessários.

Por se tratar de emenda que desburocratiza o acesso à carteira de

habilitação e reduz o custo para a sua emissão, esperamos vê-la aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2019.

Deputado CÁSSIO ANDRADE
PSB- PA

EMENDA SUPRESSIVA Nº 123/2019

Suprima-se o parágrafo único do art. 168, constante do § 1º do Projeto de Lei em epígrafe.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei apresentado pelo Poder Executivo apresenta importantes modificações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo de modernizar a legislação de trânsito, já ultrapassada em alguns pontos, após mais de vinte anos de sua edição.

Uma dessas importantes alterações traz para o texto do CTB a obrigatoriedade de transportar crianças em dispositivos adequados de retenção, norma que até então constava apenas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito. Essa evolução legislativa, entretanto, se vê frustrada com a introdução do parágrafo único no art. 168, que transforma em simples advertência a penalidade de multa pelo transporte de crianças de forma indevida.

Entendemos que tal pretensão legislativa é um grande retrocesso, pois a penalidade de advertência é pena muito leve para a atitude extremamente grave de transportar os menores sem as condições de segurança adequadas. Sabe-se que as crianças são os usuários mais frágeis do trânsito e, por isso, merecem ainda maior cuidado ao serem transportadas. O afrouxamento da penalidade pode levar ao descuido dos responsáveis e ao aumento dos índices de mortalidade e morbidade das crianças no trânsito.

Não se pode concordar, portanto, com a mudança proposta pelo projeto do Poder Executivo, razão pela qual estamos propondo a supressão do dispositivo no projeto de lei.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2019.

Deputado CÁSSIO ANDRADE
PSB-PA

EMENDA Nº 124/2019

Dê-se à alteração no art. 168 da Lei nº 9.503, de 1997, conforme art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte redação:

"Art. 168. .....

Infração - grave;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A obrigatoriedade de colocação de dispositivo de retenção adaptado ao peso e à idade de crianças (cadeirinha) e de transportar criança com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos nos bancos traseiros com a utilização do cinto de segurança tem um único objetivo: preservar a vida das crianças em caso de acidente.

Quando o veículo está em movimento, as pessoas que estão em seu interior também se movimentam na mesma velocidade. Qualquer desaceleração intensa do veículo (freada ou colisão) significa uma projeção brusca do passageiro que não estiver protegido pelo cinto ou, no caso da criança, pela cadeirinha.

Estudos realizados recentemente por empresas especializadas já comprovaram, com base em cálculos estatísticos, que a não utilização desses dispositivos é a principal causa de morte de crianças no trânsito.

Pela relevância dessa emenda, esperamos contar com o apoio dos/as nobres pares para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução da mortalidade e morbidade relacionadas ao trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA Nº 125/2019

Acrescente-se ao projeto de lei em epígrafe, onde couber, o seguinte artigo:

Art. XX. O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

"Art 280. .....

.....

§ 5º Para as infrações a que se refere o art. 218, as medições de velocidades, efetuadas por meio de instrumento ou equipamento do tipo fixo, estático, móvel ou portátil, somente serão consideradas válidas quando obedecidas as seguintes condições de sinalização:

I - se a velocidade máxima permitida para a via for igual ou superior a oitenta quilômetros por hora, a distância entre ao menos uma sinalização de regulamentação de velocidade máxima e o instrumento ou equipamento de medição deverá ser de no mínimo trezentos metros;

II - se a velocidade máxima permitida para a via for inferior a oitenta quilômetros por hora e igual ou superior a sessenta quilômetros por hora, a distância entre ao menos uma sinalização de regulamentação de velocidade máxima e o instrumento ou equipamento de medição deverá ser de no mínimo cem metros;

III - se a velocidade máxima permitida para a via for inferior a sessenta quilômetros por hora, a distância entre ao menos uma sinalização de regulamentação de velocidade máxima e o instrumento ou equipamento de medição deverá ser de no mínimo cinquenta metros." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Não há consenso se os dispositivos de fiscalização de velocidade para flagrar motoristas são utilizados como atos de natureza arrecadatória, educativa, preventiva, repressiva, coercitiva ou punitiva.

Frequentemente, inúmeros equipamentos de medição de velocidade são instalados às margens de vias, onde não são percebidos, ou atrás de placas, de defensas laterais, e de gradis de pista, encobertos com o intuito de autuar motoristas incautos.

Diante de tal situação, diariamente são aplicadas milhares de multas, atingindo não só os transgressores, como também motoristas eventualmente descuidados e desatentos aos limites de velocidade.

Embora estejamos de acordo com necessidade de tais equipamentos fiscalizadores, não comungamos com a instalação dos mesmos sem a devida sinalização. Entendemos que a sinalização proposta trará um benefício maior aos motoristas e que esses equipamentos não servirão como uma disfarçada ferramenta de arrecadação.

Pelas razões expostas, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA Nº 126/2019

Dê-se à alteração no art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, conforme art. 1º do projeto de lei em epígrafe, a seguinte redação:

> "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 igual ou superior a sessenta e cinco anos;
>
> II - a cada oito anos, para as pessoas com idade igual ou superior a quarenta anos e inferior a sessenta e cinco anos;
>
> III - a cada dez anos, para as pessoas com idade inferior a quarenta anos.
>
> § 2º-A Para fins do disposto no § 2º, na transição entre as faixas etárias a que se referem os incisos I, II e III do § 2º, o período será contado proporcionalmente.
>
> ....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual do § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispõe especificamente que "O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito". A proposição oriunda do Executivo Federal pretende que a renovação da CNH seja a cada dez anos, exceto para pessoas acima de sessenta e cinco anos de idade, quando a renovação seria exigida a cada cinco anos.

A justificativa apresentada no projeto de lei prende-se no argumento de que, ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação, comprovada por dados oficiais do IBGE; a dos homens subiu para 72,5 anos, enquanto a das mulheres, para 79,4 anos.

O ser humano, ao longo de sua vida, pode passar por problemas de saúde e os exames de renovação são fundamentais para avaliar se o habilitado continua em condições de saúde para conduzir veículos. Dessa forma, apresentamos sugestão de emenda que inclui mais uma faixa etária na classificação dos períodos para renovações de CNH.

Pela relevância dessa emenda, esperamos contar com o apoio dos/as nobres pares para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução dos acidentes no trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA Nº 127/2019

Acrescente-se ao projeto de lei em epígrafe, onde couber, o seguinte artigo:

> **Art. XX.** O art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:
>
> > "Art. 115. .....
> >
> > .....
> >
> > § 10. A alteração do sistema de placas de identificação de veículos somente poderá ser feita por meio de lei." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução nº 780, de 26 de junho de 2019, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, dispõe sobre o novo sistema de placas de identificação de veículos registrados no território nacional e as medidas de transição entre o atual e o novo sistema.

De acordo com a nova norma, o modelo de placa Mercosul passa a ser exigido nos casos de primeiro emplacamento do veículo; substituição de qualquer

uma das placas em decorrência de mudança de categoria do veículo ou furto, extravio, roubo ou dano da referida placa; mudança de estado ou município; ou quando houver necessidade de instalação da segunda placa traseira.

É notório que uma mudança como essa traz ônus e transtornos para a população, que deverá comprar novas placas, o que não é justificável, considerando que, ao adquirir o veículo, já o emplacou obedecendo a uma regra comum a todos.

Nesse sentido, é dever do Legislativo, órgão representativo da sociedade, atuar de forma incisiva para impedir essa imposição, que não traz qualquer benefício para os cidadãos proprietários de veículos.

Assim, entendemos que, nesse tipo de matéria, as normas publicadas pelo Executivo não vão ao encontro dos anseios dos cidadãos e, portanto, devem passar pelo crivo desta Casa.

Por essas razões expostas, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA 128/2019

Emenda Aditiva

Art. 1º Acrescenta-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, alteração ao art. 280, da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, que passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

> "Art. 280. .....
> § 5º As infrações por excesso de velocidade somente poderão ser comprovadas com o uso de equipamento medidor de velocidade com registro de imagens do tipo fixo, registrado no órgão de trânsito e instalado em local definido e em caráter permanente, nos termos de regulamentação do Contran." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A fiscalização de trânsito é medida estatal essencial para a garantia da segurança dos usuários das vias públicas. As ruas, avenidas e rodovias brasileiras são palco de dezenas de milhares de mortes a cada ano, muitas delas causadas pelo abuso dos condutores, especialmente pelo excesso de velocidade.

Para coibir esse tipo de conduta, o Código de Trânsito estabelece punições

severas para quem transita com excesso de velocidade, com penalidades gradativas em função do percentual de excesso de velocidade, em relação ao limite estabelecido na via. Quanto maior o excesso, maior a pena, que pode chegar à infração gravíssima com multa multiplicada por três, e ainda a suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação.

Embora concordemos com a fiscalização dos abusos, o que não podemos apoiar é que a fiscalização, que deve ter como foco a segurança do trânsito, seja desvirtuada e passe a ter caráter meramente arrecadatório, com a montagem de verdadeiras arapucas para os condutores de veículos.

Equipamentos móveis, portáteis e mesmo os estáticos, que são montados e desmontados em veículos parados ou em suportes, são frequentemente utilizados não com o objetivo de aumentar a segurança do trânsito, mas, sim, para satisfazer a sanha arrecadatória do Estado sobre o cidadão, alimentando a famigerada “indústria de multas”.

Radares fixos são colocados em lugares onde estudos demonstram a necessidade da fiscalização da velocidade da via, ou mesmo sua redução, no caso das lombadas eletrônicas. Esses equipamentos são registrados nos órgãos de trânsito competentes, inclusive quanto à sua localização e a devida aferição nos termos legais. Também a sinalização desses equipamentos deve seguir padrões estabelecidos, razão pela qual entendemos ser este o caminho adequado da fiscalização de velocidade.

Diferentemente, os demais equipamentos são montados ou simplesmente utilizados em qualquer lugar, a mero critério dos agentes, os quais muitas vezes são pressionados a priorizar a arrecadação, em detrimento da segurança do trânsito. Deixa-se de fazer operações onde realmente pode haver necessidade pela situação do trânsito, para realizar onde pode ser mais fácil “pegar” motoristas desavisados.

Reiterando nossa defesa do direito ao trânsito seguro, defendemos que se coloquem tantos radares fixos quantos sejam necessários para coibir os abusos e poupar vidas em nossas vias, mediante os devidos estudos técnicos cabíveis, contendo, portanto, um caráter preventivo educativo que é o que se intenciona.

Quanto à indústria de multas e de arapucas ao condutor, somos totalmente contrários, razão pela qual apresentamos este Projeto de Lei e esperamos vê-lo apoiado por nossos Pares.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado PINHEIRINHO

EMENDA Nº 129/2019

Acrescente-se ao artigo 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes alteração no art. 231 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 231.....

.....

VIII - .....

Infração – média;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, em 8 de julho de 2019, foi editada a Lei nº 13.855, a qual traz inovações ao Código de Trânsito Brasileiro. Salientamos que a modificação do art. 231 agravou de média para gravíssima a infração relativa ao transporte remunerado de bens ou pessoas sem licença.

Entendemos que a majoração da sanção encontra-se em completa dissonância com o princípio da proporcionalidade da pena.

Pelas razões expostas, fica justificada a presente Emenda, e contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA ADITIVA Nº 130/2019
(Da Sra. **ELCIONE BARBALHO**)

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 281-A. Na notificação da autuação deverá constar o prazo para apresentação de defesa prévia por parte do proprietário do veículo ou do condutor autuado, que não será inferior a quarenta e cinco dias, contado da data de expedição da notificação.

Art. 281-B. A autoridade de trânsito deverá analisar a defesa prévia em até sessenta dias, contados a partir da apresentação perante à autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Na análise da defesa prévia, a autoridade de trânsito deverá considerar os aspectos formais e materiais do auto de infração”.

Art. 281-C. O não cumprimento do prazo estabelecido no artigo

anterior, acarretará o cancelamento imediato da referida Notificação.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme disposto no inciso LV do art. 5º da Constituição Federal, aos litigantes em processos judiciais e administrativos deverão ser assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes. Em observância a esse princípio constitucional, o legislador teve o zelo de prever no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) três instâncias para interposição de recurso de infrações de trânsito.

O primeiro deles refere-se à defesa prévia, que precede a aplicação da penalidade. Ou seja, antes de o órgão de trânsito aplicar a multa ou a suspensão do direito de dirigir, por exemplo, o condutor infrator tem a oportunidade de se defender da autuação a ele imposta, sob as alegações de inconsistência ou irregularidade no ato praticado pela autoridade de trânsito.

No entanto, o CTB não dispõe claramente sobre o prazo de que dispõe o proprietário do veículo ou o condutor infrator para apresentar a defesa prévia, tampouco o prazo para que a autoridade de trânsito analise o referido recurso. Além disso, não explicita se a análise da defesa prévia deva se ater apenas a aspectos formais do auto de infração, elencados no art. 280 do CTB, ou se contempla também os aspectos materiais, isto é, o mérito da questão.

Dessa forma, a presente proposição pretende preencher essa relevante lacuna no ordenamento jurídico do trânsito no Brasil, estabelecendo os critérios da defesa prévia. A medida visa conferir maior transparência ao processo administrativo de aplicação das penalidades por infração de trânsito, bem como assegurar o cumprimento do princípio constitucional de que dispõe o suposto infrator.

Propõe-se, assim, que o proprietário do veículo ou condutor infrator, conforme o caso, tenham no mínimo quarenta e cinco dias para apresentar a defesa prévia junto ao órgão de trânsito, que, por sua vez, disporá de até sessenta dias para analisar a referida defesa, inclusive quanto ao mérito. Só então, caso seja indeferida a defesa prévia ou esta não seja apresentada no prazo previsto, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade devida.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputada ELCIONE BARBALHO

EMENDA MODIFICATIVA Nº 131/2019
(Da Sra. **ELCIONE BARBALHO**)

Art. 1º O art. 282 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a

seguinte redação:

> "Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.
>
> ....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme disposto no inciso LV do art. 5º da Constituição Federal, aos litigantes em processos judiciais e administrativos deverão ser assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes. Em observância a esse princípio constitucional, o legislador teve o zelo de prever no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) três instâncias para interposição de recurso de infrações de trânsito.

O primeiro deles refere-se à defesa prévia, que precede a aplicação da penalidade. Ou seja, antes de o órgão de trânsito aplicar a multa ou a suspensão do direito de dirigir, por exemplo, o condutor infrator tem a oportunidade de se defender da autuação a ele imposta, sob as alegações de inconsistência ou irregularidade no ato praticado pela autoridade de trânsito.

No entanto, o CTB não dispõe claramente sobre o prazo de que dispõe o proprietário do veículo ou o condutor infrator para apresentar a defesa prévia, tampouco o prazo para que a autoridade de trânsito analise o referido recurso. Além disso, não explicita se a análise da defesa prévia deva se ater apenas a aspectos formais do auto de infração, elencados no art. 280 do CTB, ou se contempla também os aspectos materiais, isto é, o mérito da questão.

Dessa forma, a presente proposição pretende preencher essa relevante lacuna no ordenamento jurídico do trânsito no Brasil, estabelecendo os critérios da defesa prévia. A medida visa conferir maior transparência ao processo administrativo de aplicação das penalidades por infração de trânsito, bem como assegurar o cumprimento do princípio constitucional de que dispõe o suposto infrator.

Propõe-se, assim, que o proprietário do veículo ou condutor infrator, conforme o caso, tenham no mínimo quarenta e cinco dias para apresentar a defesa prévia junto ao órgão de trânsito, que, por sua vez, disporá de até sessenta dias para analisar a referida defesa, inclusive quanto ao mérito. Só então, caso seja indeferida a defesa prévia ou esta não seja apresentada no prazo previsto, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade devida.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputada ELCIONE BARBALHO

EMENDA SUPRESSIVA Nº 132/2019

(Da Sra. **ELCIONE BARBALHO**)

SUPRIME OS ARTS. 3º, 4º E 5º, DO PL Nº 3.267/2019, QUE ALTERA A LEI Nº 9.503/1997, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO.

Suprime os Art. 3º, 4º e 5º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, renumerando-se os demais:

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de Lei em análise, de autoria do Poder Executivo, propõe significativas alterações na Lei 9.503, de 23 de setembro de 2017, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Ocorre que várias dessas mudanças é um retrocesso em nossa legislação que deveria ter suas penas, ainda mais severas e não menos punitivas. Devemos nos preocupar com as estatísticas que mostram que cada dia o trânsito mata mais e, não devemos permitir que tais mudanças ora oferecidas afrouxem nossa Legislação que necessita de maior rigidez.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada **ELCIONE BARBALHO**

EMENDA ADITIVA Nº 133/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, adicionando parágrafos ao artigo 257 da Lei nº 9.503, de 1997:

Art. 257. .....

§ 12 - os veículos e seus condutores, destinados ao socorro de incêndio e salvamento, os carros caracterizados ou descaracterizados de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito, as ambulâncias e todo veículo, caracterizado ou não, de propriedade pública ou locado pela Administração Pública que esteja ao seu serviço direto e/ou indireto, não terão computadas infrações de trânsito e não será aplicada pontuação em suas CNH, desde que utilizados no estrito cumprimento da função ou atividade pública;

§ 13 - os veículos de propriedade de policiais federais, civis e militares, mesmo que não estejam portando qualquer dos dispositivos regulamentares de

alarme ou outro tipo de identificação em virtude da natureza do exercício de suas funções, os táxis, os veículos de transporte coletivo de passageiros, os veículos de propriedade de servidores públicos e os veículos de propriedade de médicos, não terão computadas infrações de trânsito nem será aplicada pontuação em suas CNH, desde que utilizados no estrito cumprimento da função ou atividade pública;

§ 14 - os servidores públicos que exerçam a função de motorista junto a Administração Direta e/ou indireta ou que possuam tal função em seu rol de atividades, constatado o cometido de infração de trânsito envolvendo veículos de sua propriedade, ficam sujeitos apenas ao pagamento da multa imposta pela infração cometida, sem a aplicação de pontuação em suas CNH, por ser profissão de natureza pública.

JUSTIFICATIVA

O artigo 72 do Código de trânsito Brasileiro estabelece que todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar (...) *alteração em normas, legislação ou outros assunto a ele pertinentes.*

Nestes quase vinte anos de vigência, o CTB tem revelado alguns acertos, erros e omissões, quase sempre em prejuízo dos condutores de veículos que são severamente penalizados com multas onerosas e um sistema de pontuação que castiga a todos indistintamente, não trazendo as devidas exceções para aqueles que utilizam o veículo como meio de sustento próprio e de suas famílias.

Para piorar o cenário, notamos que a legislação nasceu com alguns propósitos, como por exemplo, o de garantir a integridade física de todos os cidadãos, porém, o que notamos é um voraz crescimento nas autuações de trânsito, muitas vezes injustamente aplicadas, pois a administração verificou que as autuações constituem alta e lucrativa fonte de renda para os cofres públicos, o que é rechaçado pela população como um todo por atentar contra os mais importantes princípios e garantias constitucionais.

Os motoristas profissionais, que trabalham por dez/doze horas, durante o dia ou durante a noite, transportando cargas ou passageiros, são os mais atingidos. O mesmo ocorre com algumas espécies de servidores públicos que utilizam seus carros particulares para o atendimento da função pública que exercem ou em razão dela, tais como, policiais civis e militares.

É importante destacar nesse particular que qualquer policial, seja ele federal, civil ou militar, pela natureza da função exercida, são policiais vinte e quatro horas por dia não podendo furtar-se de seu dever funcional de agir quando constatado o cometimento de qualquer delito, sob pena de estar incurso no crime de prevaricação.

Esses policiais que literalmente dão a vida em defesa da população, muitas vezes sequer possuem a sua disposição viaturas para sua locomoção de casa ao trabalho e do trabalho para casa, forçando a utilização de seus veículos particulares. Como dito, policial é policial 24 horas por dia e dessa forma, imperioso se faz que possuam tratamento diferenciado perante a Lei e para que haja o estrito cumprimento de seu dever legal não podem e não devem ser autuados, nem deve ser computada

pontuação alguma em suas CNH, sem mencionarmos que é requisito intrínseco à função de qualquer policial ser habilitado.

O mesmo se diga da categoria profissional dos taxistas, dos condutores de veículos de transporte coletivo, dos servidores públicos que exercem a função de motoristas ou que possuem em seu rol de atividade tal função e os médicos. Tais profissões também devem ter tratamento diferenciado perante a Lei dada sua natureza, não devendo, a esses condutores, ser computada qualquer pontuação em suas CNH pelas infrações cometidas, ou seja, a eles deve tão somente recair o ônus do pagamento da multa imposta pela infração cometida sem que haja qualquer outra penalidade que lhes possa retirar o direito/dever de dirigir.

Impõe-se, portanto, em homenagem ao princípio constitucional da isonomia, em que os iguais devem ser tratados como iguais e os desiguais como desiguais, a exclusão da atribuição de pontuação às infrações cometidas por esses profissionais, seja ela média, grave ou gravíssima.

A título de elucidação cumpre destacar que as penalidades de pequeno potencial ofensivo sequer deveriam perdurar, pois, servem apenas para aumentar o acúmulo de autuações e consequentes recursos, atolando as juntas julgadoras (JARIs) com numeroso volume de processos e muitas vezes impedindo, por consequência, a análise mais aprofundada de casos relevantes – ou seja: a grande maioria dos recursos acabam sendo indeferidos, ainda que haja relevante e incontestável evidência capaz de anular autos de infração indevidamente aplicado, sem contar o penoso e demorado processo que muitas vezes o condutor que atinge a pontuação imposta pela atual legislação deve passar.

A ninguém é dado desconhecer que o trânsito motorizado nos grandes centros é altamente estressante, levando muitos profissionais a contraírem doenças psicossomáticas e a apresentarem quadros depressivos de graves consequências, principalmente quando há a suspensão do direito de dirigir; além do inconformismo e revolta de saber que muitas autuações são aplicadas com o único propósito arrecadador da máquina estatal, que apenas impõe cobranças, as quais embora sejam legais, pois previstas em lei, são absolutamente imorais.

Do dinheiro arrecadado com multas, muito pouco ou quase nada é revertido em prol do trânsito, basta vermos o estado precário em que se encontra a pavimentação de Ruas, Avenidas e Estradas por todo país. Se um veículo sofre avarias em virtude da má conservação da pavimentação, o proprietário do bem não é ressarcido, restando a ele apenas e tão somente o dever de pagar, pagar e pagar sempre, seja em impostos, taxas, multas ou em conserto do veículo.

E quanto ao número de radares espalhados por todas as cidades, além da quantidade enorme e muitas vezes desnecessária, o limite de velocidade normalmente imposto, que já é extremamente baixo, é constante e subitamente alterado, sem qualquer justificativa, caracterizando com isso o livre e certo propósito da administração efetuar arrecadação por meio de multa, sem contar que coloca em risco o condutor e a todos, pois, os condutores devem atentar para as diferentes velocidades em uma mesma via, a velocidade marcada em seu velocímetro, os buracos das ruas e ainda, se está correndo o risco de sofrer algum tipo de agressão

ou ser assalto.

as baixas e diversas velocidades impostas como limite para tráfego não previnem acidentes como quer fazer crer a justificativa para que fossem implantadas, mas sim, causam acidentes e colocam em risco os condutores e a população como um todo, dada a grande e crescente criminalidade que assola os grandes centros urbanos do país.

É chegada, pois, a hora de minimizarmos os riscos e prejuízos a que estão sujeitos esses profissionais e os condutores como um todo e a saída para tanto é a flexibilização da excessivamente severa lei de trânsito.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA MODIFICATIVA Nº 134/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, alterando o inciso I do artigo 261 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 261. .....

*I - sempre que o infrator atingir a contagem de **cinquenta** pontos, no período de doze meses, **a contar de 1º de janeiro de cada ano,** conforme a pontuação prevista no art. 259";*

JUSTIFICATIVA

Nestes quase vinte anos de vigência, o CTB tem revelado alguns acertos, erros e omissões, quase sempre em prejuízo dos condutores de veículos que são severamente penalizados com multas onerosas e um sistema de pontuação que castiga a todos indistintamente.

Para piorar o cenário, notamos que a legislação nasceu com alguns propósitos, como por exemplo, o de garantir a integridade física de todos os cidadãos, porém, o que notamos é um voraz crescimento nas autuações de trânsito, muitas vezes injustamente aplicadas, pois a administração verificou que as autuações constituem alta e lucrativa fonte de renda para os cofres públicos, o que é rechaçado pela população como um todo por atentar contra os mais importantes princípios e garantias constitucionais.

E quanto ao número de radares espalhados por todas as cidades, além da quantidade enorme e muitas vezes desnecessária, o limite de velocidade normalmente imposto, que já é extremamente baixo, é constante e subitamente alterado, sem qualquer justificativa, caracterizando com isso o livre e certo propósito da administração efetuar arrecadação por meio de multa, sem contar que coloca em risco o condutor e a todos, pois, os condutores devem atentar para as diferentes velocidades em uma mesma via, a velocidade marcada em seu velocímetro, os

buracos das ruas e ainda, se está correndo o risco de sofrer algum tipo de agressão ou ser assalto.

Diante do exposto, peço apoio para a emenda ora apresentada.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA ADITIVA Nº 135/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, adicionando artigo 342 à Lei nº 9.503, de 1997:

Art. 342 Será concedida isenção tributária total na compra de automóvel, qualquer que seja seu valor, ao policial federal, civil ou militar, ativo ou inativo, ficando vedada sua alienação em um período inferior a 24 (vinte e quatro) meses contados da data da aquisição do veículo na condição de isento. (NR)

Parágrafo único - Este dispositivo não extingue ou revoga outras normas legais que concedem o direito de isenção na compra de veículos automotores a outros condutores ou categoria profissional. (NR)

JUSTIFICATIVA

Qualquer policial, seja ele membro das polícias federais, seja membro das polícias civil e militar dos Estados, pela natureza da função exercida, é policial vinte e quatro horas por dia não podendo furtar-se de seu dever funcional de agir quando constatado o cometimento de qualquer delito, sob pena de estar incurso no crime de prevaricação.

Diante disso, nada mais justo que esses policiais, que literalmente dão a vida em defesa da população, mereçam um tratamento diferenciado perante a Lei, razão pela qual peço apoio para a emenda que ora apresento.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA MODIFICATIVA nº 136/2019
(Da Sra. Leda Sadala)

Altera o § 2º do art. 147 do Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º Altere-se o § 2º do art. 147, do Projeto de Lei nº 3267/2019

"Art. 147.....

§ 2º – As avaliações médicas e psicológicas serão realizadas, no local de residência ou domicílio do examinado, por profissional perito especializado em medicina e psicologia do trafego, credenciados ou autorizados pelos órgãos executivos de transito dos estados ou do distrito federal, de caráter renovável e nos seguintes prazos:

I – 5 anos de validade para o condutor com idade superior a 18 e inferior a 30 anos de idade;

II – 10 anos de validade para o condutor maior que 30 e inferior a 45 anos de idade;

III – 5 anos de validade para o condutor maior que 45 e inferior a 70 anos de idade;

IV – 3 anos de validade para o condutor acima de 70 anos de idade."

J U S T I F I C A Ç Ã O

Os erros de refração (miopia, hipermetropia, astigmatismo e presbiopia) causam dificuldade para enxergar com nitidez. Quando uma pessoa precisa se esforçar muito para focalizar uma imagem, é possível que ela esteja com um problema de refração, que precisará ser avaliado e corrigido. É importante entender que existem outras doenças que podem estar causando esses sintomas, por isso, o paciente que apresenta esse tipo dificuldade deve procurar o médico oftalmologista, que irá conduzi-lo ao diagnóstico preciso e indicar as melhores opções de tratamento. Os erros refrativos são, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a principal causa de deficiência de visão tratável no mundo. (Who, 2007) A insuficiência visual devido a anomalias da refração não corrigidas ou insuficientemente corrigidas, afeta cerca de 200-250 milhões de pessoas.

Nos últimos 50 anos, o número de pessoas míopes duplicou. Estima-se que em 2020 um terço da população mundial terá o problema na visão, em 2050, a metade. Ela ocorre quando o globo ocular cresce demais e fica maior do que o normal. Essa condição visual costuma se manifestar quando as crianças estão em idade escolar e piora gradualmente até que o globo ocular complete seu crescimento, entre

os 18 e 23 anos para 90% da população. Nos demais, pode continuar havendo a progressão do grau. Além disso, está entre as três primeiras causas de cegueira permanente no mundo.

Estudos desenvolvidos em várias partes do mundo concordam que motoristas só podem dirigir com segurança quando tem uma visão mínima "para longe" de 92% (20/30) em um dos olhos ou de 84,5% em ambos os olhos. Nos indivíduos com erros de refração isso só pode ser atingido com a utilização de óculos ou lentes corretivas.

De acordo com o Conselho Federal de Medicina, um balanço feito separadamente dos últimos 10 anos, de 2009 a 2018, aponta que os acidentes de trânsito deixaram mais de 1,6 milhão de feridos. Isso levou ao custo de quase R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

Faixa etária dos acidentados:

Ao avaliar o volume total de vítimas graves do tráfego nos últimos dez anos (1.636.878), o CFM informa que 60% desses casos envolveram vítimas com idade entre 15 e 39 anos, sendo menor a frequência nas faixas etárias que vão de zero a 14 anos (8,2%) e em maiores de 60 anos (8,4%). Do total, quase 80% das vítimas eram do sexo masculino.

Sala das Comissões, de 2019

Leda Sadala
Deputada Federal
Avante/AP

EMENDA ADITIVA nº 137/2019
(Da Sra. Leda Sadala)

Acrescente-se o § 6º ao dispositivo do Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera o art. 147 da Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º Acrescente-se ao art. 147, o § 6º e os incisos: I, II e III , do Projeto de Lei nº 3267/2019

*"**Art. 147**.....*
§ 6º - A realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade das entidades representadas pelo

médico perito especialista em medicina do tráfego e do psicólogo especialista de trânsito de acordo com as normas dos respectivos conselhos de classe, Associação Brasileira de Medicina do tráfego e Associação Brasileira de Psicologia de Transito, ABNT 14.970 ,além das contidas nesta lei.

I - No processo de melhoria dos serviços os especialistas médicos e psicólogos credenciados deverão comparecer quando convocados para treinamentos e reciclagens realizado pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal responsáveis pela fiscalização das entidades desses profissionais com a colaboração dos Conselhos de classe.

II - Os honorários decorrentes da realização do exame pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e terão como referência, respectivamente, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos e Conselho Federal de Psicologia.

III – Será assegurado ao médico credenciado até a data da publicação desta lei tenha concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores" o direito de continuar a exercer a função de perito examinador por três anos após a publicação desta lei. Após este prazo será exigido o título de especialista em medicina de tráfego expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira –AMB e do Conselho Federal de Medicina ou de acordo com o programa aprovado pela comissão de residência médica – CNRM.

JUSTIFICAÇÃO

Propomos emenda estabelecendo critérios para médicos e psicólogos realizarem os exames. É necessário que tenham especialidade em medicina e psicologia do tráfego, a fim de atestarem com segurança a capacidade do condutor para dirigir veículo automotor. Além disso, os locais de atendimento devem ser exclusivos para realizarem esses exames

Propomos, ainda, que os exames sejam distribuídos de forma aleatória entre as entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito dos estados e do distrito federal e , sem que o periciado possa escolher com qual médico ou psicólogo deseja realizar o exame. Essa medida, juntamente com a exigência da divulgação da relação de entidades credenciadas, visa a garantir a isenção, transparência e idoneidade do exame.

A união passará a uniformizar, padronizar e atualizar os procedimentos e atos necessários relacionados à carteira nacional de habilitação e demais documentos relacionados ao trânsito, TRANSFERINDO a tecnologia e atualizações aos estados e municípios melhorando de forma contínua e uniforme o atendimento para todo o país.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Haverá significativa diminuição de custos aos estados com extraordinária melhoria do atendimento ao cidadão já que os estados e distrito federal não terão estes custos para os procedimentos, apesar do custo da avaliação médica no país ser hoje em média R$ 83,40 a cada 05 anos.

Possibilitará o mesmo padrão de excelência no atendimento em toda a federação.

Há locais em que o cidadão, em seu domicilio agenda sua avaliação online, hoje já escolhendo a região em que deseja ser atendido. A avaliação médica, psicológica são realizados em um só local e em um só dia. O cidadão sai de seu domicílio SOMENTE uma vez.

O custo médio da avaliação no Brasil é de R$ 83,40 e deve ser normatizado para todo o território nacional

Sala das Comissões, de 2019

Leda Sadala
Deputada Federal
Avante/AP

EMENDA MODIFICATIVA nº 138/2019
(Da Sra. Leda Sadala)

Altera o § 5º do art. 19 do Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997,

que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º Altere-se o § 5º do art. 19, do Projeto de Lei nº 3267/2019.

*"**Art. 19**.....*

§ 5º – No processo de inovação digital para efeito de atualização, modernização, toda inovação tecnológica relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União de acordo os dados enviados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O DENATRAN deve manter as autonomias do estado para expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a finalidade de melhor fiscalização destes.

Hoje os DETRANs estaduais são responsáveis por estes documentos e a arrecadação das taxas para eles. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa este controle de arrecadação para o governo federal.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Sala das Comissões, de 2019

Leda Sadala
Deputada Federal
Avante/AP

EMENDA MODIFICATIVA nº 139/2019
(Da Sra. Leda Sadala)

Altera dispositivo do Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera o art. 147 da Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º Altere-se o art. 147, I , do Projeto de Lei nº 3267/2019

*"**Art. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:*
I – exame médico pericial de aptidão física e mental realizado por profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional psicólogo especialista em transito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A causa da maioria dos altos índices de acidentes de trânsito podem ser evitados pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato C.N.H. pelo médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do conselho federal de medicina no último dia 19/09/2019, deste modo. **"outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito".**

O atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade. O ato pericial obrigatoriamente, deve ser por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Sala das Comissões, de 2019

Leda Sadala
Deputada Federal
Avante/AP

EMENDA ADITIVA Nº 140/2019

Acrescente-se o seguinte art. 4º-A ao projeto:

"Art. 4º-A. O art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

‘Art 106. .....

Parágrafo único. No caso dos veículos blindados, fica proibida a exigência de qualquer outra autorização ou documento para o licenciamento ou registro.’” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A compra, venda e transferência de carros blindados no Brasil tem sido um verdadeiro pesadelo burocrático para os seus proprietários. Em meio ao receio de que tais veículos pudessem ser utilizados em atividades criminosas, diversas exigências burocráticas, algumas até mesmo sem sentido, foram sendo incorporadas aos processos de sua comercialização.

Entretanto, a experiência vem mostrando que não é necessário tal temos, já que, por exemplo, é improvável que pessoas armadas possam realizar disparos de dentro do veículo porque as janelas traseiras são bloqueadas para abertura. Nesse contexto, resta apenas para os proprietários honestos uma *via crucis* de exigências burocráticas para realizar negócios com o veículo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado GENERAL PETERNELLI

EMENDA Nº 141/2019

Dá nova redação ao art 64, caput do projeto de lei em epígrafe:

“Art. 64.

“Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, as crianças com idade de até dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão dispositivos de retenção adaptados ao peso e à idade;

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Justificativa

Há evidências da eficácia da legislação que torna obrigatório o uso adequado de dispositivos de retenção para crianças, pois ela incrementa o seu efetivo uso, o que leva à redução de índices de mortalidade e de ferimentos no trânsito. A utilização de assentos de segurança para crianças está entre as mais importantes medidas preventivas para reduzir mortes e ferimentos decorrentes de acidentes de trânsito.

O artigo nº 64 do projeto de lei nº 3,267/2019 determina que crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão cinto de segurança. Nessa idade, a maioria das crianças brasileiras não atingiram

peso e altura que possibilitem o uso seguro do cinto de 3 pontos do veículo sem a devida elevação.

A redação dada pelo projeto de lei em epígrafe, expõe ao risco de morte e ferimentos as crianças brasileiras transportados no interior dos veículos. Diretriz do Conselho Federal de Medicina/Associação Médica Brasileira/Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (disponível em www. abramet.org.br/ diretrizes), acordadas com a Sociedade Brasileira de Pediatria e ONG criança Segura é transcrita abaixo:

O assento de elevação é indicado nas situações onde a cadeirinha tornou-se pequena para a criança devido ao seu crescimento, embora ainda não tenha alcançado altura suficiente para utilizar e beneficiar-se do uso do cinto de segurança próprio do veículo. São especialmente projetados para se ajustar ao banco traseiro do automóvel, elevando a criança a uma altura tal que permita que o cinto de segurança fique corretamente posicionado. O cinto de segurança do automóvel ideal para este posicionamento é o de três pontos. Seu uso é aconselhado até a criança atingir 36 kg e completar aproximadamente 10 anos de idade.

"Quando uma criança passa a utilizar prematuramente o cinto de segurança do veículo, a faixa subabdominal posiciona-se sobre o abdome e a transversal atravessa o pescoço e a face (figura abaixo). Este posicionamento predispõe a criança ao risco de graves lesões cervicais, torácicas e abdominais e de morte (síndrome pediátrica do cinto de segurança).

"Crianças em uso de dispositivos de retenção apropriados, no caso de acidente automobilístico têm alta redução nos índices de risco de morte e de sofrer ferimentos graves; apresentam ocorrência de trauma de crânio menor para a faixa etária de 2 a 5 anos; de 4 a 7 anos, usando cinto de segurança, posicionadas em assentos de elevação (boosters), apresentam acentuada redução dos ferimentos classicamente associados aos acidentes de trânsito: cabeça, pescoço, coluna, abdome e membros inferiores".

As exigências legais estabelecidas devem visar bem atender e cumprir os propósitos da melhor evidência científica para a segurança do transporte veicular de crianças e nesse sentido esperamos o apoiamento a esse PL.

Deputado BACELAR
PODEMOS

EMENDA Nº 142/2019

Dá nova redação ao art 147, caput e §2º do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, cumpridos pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito

federal e realizados respectivamente por médicos especialistas em medicina de tráfego e psicólogos especialistas em trânsito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:

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

I - a cada 5 (cinco) anos, para as pessoas com idade até 60 (sessenta) anos.

II - a cada 3 (três) anos, para as pessoas com idade igual ou superior a 70 (setenta anos) e

III - a cada 2 (dois) anos, para as pessoas com idade igual ou superior a 80 (oitenta) anos."

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Justificativa

Desde 11 de março de 1994, por meio da publicação da Resolução nº 1.402, do Conselho Federal de Medicina (CFM), a Medicina do Tráfego passou a ser reconhecida como especialidade médica. Hoje é considerada a 18ª maior especialidade dentre as 56 reconhecidas pelo CFM.

Dentre as atividades realizadas pelos médicos que se dedicam a esta área está a elaboração de estudos epidemiológicos e científicos sobre questões que afetam a segurança do trânsito.

Através do Exame de Aptidão Física e Mental, o Médico de Tráfego pode afastar temporariamente ou definitivamente um condutor de veículo, ou candidato a condutor, portador de doença de risco para a segurança viária. Além disso, o Médico de Tráfego atua na inclusão social de condutores e candidatos a condutores com deficiência.

No Brasil, estudos coordenados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) contribuíram para que o País adotasse normas, como o uso das cadeirinhas no transporte de crianças e impor limitação ao consumo de álcool para condutores.

Além disso, os cerca de 6 mil médicos de tráfego realizam exames em candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para prevenir a ocorrência de agravos que contribuam para o aumento dos indicadores de morbidade e de mortalidade relativos ao trânsito.

Esses exames, conforme preconiza a Resolução CFM nº 1.636/2002, devem ser conduzidos de modo criterioso, por se tratarem de atos periciais a respeito da aptidão física e mental de condutores de veículos.

O preparo exigido para o cumprimento dessas atribuições, dentre outras, consta da matriz curricular para a Medicina do Tráfego, definida pelo Ministério da Educação, a qual foi elaborada com base em contribuições da Comissão Mista de Especialidades (CME) e Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM), ambas com participação de representantes do CFM.

Diante desse arcabouço normativo e técnico, o Conselho Federal de Medicina entende que: "*os médicos com título de especialidade em Medicina de Tráfego (expedidos de acordo com normas da Abramet/AMB ou após conclusão de Residência Médica em Medicina de Tráfego) são os profissionais que possuem o conhecimento, as competências, as habilidades e as atitudes necessários à correta avaliação dos candidatos à CNH, utilizando como subsídios condutas padronizadas que contribuem com a redução de riscos de acidentes, e à participação em processos de elaboração, análise e avaliação de políticas públicas voltadas ao aumento da segurança no trânsito".*

Deputado BACELAR
PODEMOS

EMENDA ADITIVA N° 143/2019

Acrescente-se ao inciso VI, do art. 105 a seguinte redação:

"Art.105.....
.....

VI- para as bicicletas, uso do capacete, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. (NR)''

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, tem por objetivo acrescentar ao art. 105 alteração no inciso VI, fazendo com que se torne obrigatório o uso do capacete, trazendo maior segurança aos ciclistas, tendo em vista que o equipamento pode evitar ferimentos graves e até salvar a vida do ciclista.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado GILBERTO ABRAMO

EMENDA Nº 144/2019
(ao PL nº 3267/2019)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Suprima-se a alínea "a", do inciso I, do Art. 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, por meio do seu art. 8º, incluiu o

art. 148-A na Lei nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro – trazendo a obrigatoriedade de exame toxicológico para os condutores das categorias C, D e E, para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, nos seguintes termos:

> “ Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
>
> § 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
>
> § 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .
>
> § 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .
>
> § 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput , nos termos das normas do Contran.
>
> § 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
>
> § 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 .

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial."

Essa alteração legislativa teve por escopo a eliminação ou a redução a níveis mínimos do consumo de drogas psicoativas pelos motoristas, em especial, de cargas, já que estes, infelizmente, em nome de ter uma maior resistência para enfrentar longas jornadas de trabalho, fazem uso destas substancias, causando, além da dependência a estas drogas ilícitas, acidentes que poderiam ser evitados.

Dados levantados pela Policia Rodoviária Federal e pelo Ministério Público do Trabalho de Mato Grosso do Sul, revelam que antes da edição desta Lei, 34% (trinta e quatro) por centos dos motoristas faziam o uso destas substancias, contudo, no último levantamento, realizado em 2019, esse índice caiu para 14%, ou seja, uma queda expressiva. Assim, a partir dos dados e de outros divulgados em rede nacional, podemos asseverar que, desde 2015, houve uma diminuição de 34% de acidentes envolvendo caminhões e de 45% com ônibus.

Entretanto, a proposta pretende suprimir tal dispositivo, sob o errôneo argumento de que esses exames possuem um custo "caríssimo", o que, no nosso sentir, não se mostra razoável, visto que, estes exames, além de terem um custo médio de 180 reais, são realizados em laboratórios credenciados e aprovados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, bem como gera uma enorme economia para a União, Estados e Municípios, que deixam de gastar recursos no atendimento médico das vítimas em acidentes provocados por motoristas sob o efeito de drogas e dos deslocamentos de viaturas de socorro e da força policial.

Temos que ter em conta, também, os ganhos humanitários, com o aumento da segurança nas rodovias e no perímetro urbano, como exemplo, no transporte escolar e de pequenas cargas, a diminuição desses acidentes, vem gerando, como já mencionamos, uma economia para os entes públicos, de mais de 6 bilhões de reais por ano, em atendimento hospitalar e aposentadorias por invalidez e pensões por morte.

Diante do exposto, resta claro a impossibilidade da aprovação do fim da exigibilidade do exame toxicológico dos motoristas profissionais, como projetado no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, isso porque, no ordenamento jurídico pátrio, temos um princípio constitucional que impossibilita retrocessos no que tange os direitos fundamentais.

O direito de todo cidadão a um trânsito seguro decorre do próprio direito fundamental genérico da segurança, considerado um direito fundamental de segunda dimensão, derivado da hermenêutica dos artigos 5º e 6º, pertencentes ao título II (Dos direitos e garantias fundamentais) da nossa Constituição Federal:

> "Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a **inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes (grifo nosso)
>
> Art. 6º. **São direitos sociais** a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, **a segurança**, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição". (grifo nosso)

Os direitos fundamentais contidos na Lei Maior estão divididos em cinco capítulos, compreendendo os direitos individuais e coletivos, os direitos sociais, os direitos a nacionalidade, os direitos políticos e os direitos relacionados à participação em partidos políticos. Cabe destacar, que o rol dos direitos fundamentais não é taxativo, razão pela qual, o direito à segurança no trânsito é fundamental decorrente do direito a vida e a segurança, como expresso no art. 144 da CF/88, onde resta claro a responsabilidade do estado de garantir a segurança pública dos cidadãos, o que por extensão inclui a garantia da segurança das pessoas e de seus bens.

Ao fazer esta analogia temos que ter em mente o conceito doutrinário dominante do que são os direitos fundamentais, verbis:

> "Considerados indispensáveis à pessoa humana, necessários para assegurar a todos uma existência digna, livre e igual. Não basta ao Estado reconhecê-los formalmente; deve buscar concretizá-los, incorporá-los no dia-a-dia dos cidadãos e de seus agentes. (***Teoria geral da Constituição e direitos fundamentais****. Rodrigo Cesar -3ª.ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2002. p.65. v.17*.)"

O Código de Trânsito Brasileiro, no seu § 2º do seu art. 1º, consolidou e definiu, com base nos preceitos constitucionais, como direito fundamental, um trânsito seguro, ou seja, que o trânsito, em condições seguras, é um direito das pessoas e um dever do Estado, cabendo a este adotar as medidas destinadas a assegura-lo.

A teoria do mínimo vital impõe a proteção física do ser humano, dando a ele seguranças mínimas à preservação da vida e para a integração na sociedade, se trata de um objetivo das políticas públicas a serem desenvolvidas pelo poder estatal. Assim, as políticas estatais devem ser realizadas com a finalidade de garantir as necessidades básicas dos indivíduos.

O Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, afirma que:

> "(...) o princípio da proibição de retrocesso decorre justamente do princípio do Estado Democrático e Social de Direito; do princípio da dignidade da pessoa humana; do princípio da

> máxima eficácia e efetividade das normas definidoras dos direitos fundamentais; do princípio da proteção da confiança e da própria noção do mínimo essencial." "(...) Caso se resolva alterar a lei posta pelo Estado, **tal mudança não pode ser radical para fins de restringir direitos e garantias, por exemplo, mas terá de ser apresentada uma [nova] lei com caráter deveras ampliativo**, para fins de manter a paz social e resguardar o direito adquirido do cidadão, as garantias e direitos fundamentais previstos na Carta Política do país. " (grifo nosso)

O Ministro Barroso menciona, ainda, em que pese o princípio não estar explícito na Constituição, assim como o da dignidade da pessoa humana (para alguns, o que é questão controvertida), detém plena aplicabilidade, porque é consequência do nosso sistema jurídico-constitucional.

Cabe destacar, que para o notável jurista Pablo Carstro Miozzo, ao discorrer sobre o princípio da proibição do retrocesso de direitos fundamentais, entende que o princípio da vedação de retrocesso tem expressa previsão constitucional no inciso II do art. 3º da Constituição Federal de 1988, que estabelece como um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil é "(...) garantir o desenvolvimento nacional". Defende que esse termo deve ser compreendido como progresso jurídico, este consistente na concretização dos direitos fundamentais.

O princípio da aplicação progressiva dos direitos sociais ou princípio de vedação ao retrocesso, constitui uma proteção do núcleo dos direitos fundamentais, conquistados através da evolução legislativa, vedando iniciativas legais tendentes a anular, revogar ou minorar esse núcleo essencial.

Entende-se, portanto, a impossibilidade da revogação do art. 148-A, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, visto que o seu comando, garante um direito fundamental genérico, visando à preservação da ordem pública e a proteção das pessoas e do seu patrimônio, princípios basilares da nossa Constituição Federal.

Nesse sentido, solicito o apoio dos meus ilustres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de , de 2019.

CAPITÃO AUGUSTO
DEPUTADO FEDERAL
PL/SP

EMENDA Nº 145/2019

(ao PL nº 3267/2019)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Acresça-se, onde couber, a seguinte alteração ao Art. 148-A, da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E, e os motoristas das categorias A e B, que exerçam as atividades profissionais de motoristas, independente da modalidade, deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, às suas próprias expensas.

.....

§ 2º Para os condutores de que trata o caput, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos, independente do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação, será de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses.

§ 3º Para os condutores de que trata o caput, que sejam maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos será exigida no momento da renovação.

.....

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, sendo o período de suspensão dobrado a cada novo resultado positivo histórico, até um máximo de 2 (dois) anos de suspensão, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

.....

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios especializados credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do CONTRAN, vedado aos entes públicos:

.....

§ 8º Serão realizados, conforme regulamentação do CONTRAN, exames toxicológicos randomizados aos condutores profissionais, em período não superior a 10 (dez) anos. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A cada 15 minutos, mais de uma pessoa morre em um acidente de trânsito no Brasil, havendo uma média aproximada de 47 mil mortes por ano ocasionadas por diversos fatores.

A Lei nº 13.103, de dois de março de 2015, incluiu alterações no Código de Trânsito Brasileiro e na Consolidação das Leis Trabalhistas, trazendo importante avanço para a segurança da população, que foi a implementação de exames toxicológicos para determinadas categorias de motoristas e para admissão e demissão de motoristas profissionais.

Essa alteração legislativa teve por escopo a eliminação ou a redução a níveis mínimos do consumo de drogas psicoativas pelos motoristas, em especial, de cargas, já que estes, infelizmente, em nome de ter uma maior resistência para enfrentar longas jornadas de trabalho, fazem uso destas substancias, causando, além da dependência a estas drogas ilícitas, acidentes que poderiam ser evitados.

Importante entender também, o acréscimo que esta emenda pretende ao trazer o exame toxicológico randomizado, pois, enquanto o exame periódico é um exame comportamental e preventivo, o exame randomizado é um exame de fiscalização, que permitirá, inclusive a aferição e aperfeiçoamento das demais políticas públicas.

O exame randômico proposto aqui a ser realizado no mínimo a cada 10 anos em adição aos exames comportamentais, com data marcada, é um grande aprimoramento pois adiciona um elemento complementar de dissuasão, a ser regulamentada pelo CONTRAN.

Ele não substitui os exames comportamentais pois, sem estes, o período de teste seria apenas a cada 10 anos contra 2 anos e 6 meses. Sendo ambos fundamentais no aferimento a que se busca a proposta.

O exame toxicológico não precisa de nenhuma preparação, não doí e não deixa marcas, custando em média R$180,00 (cento e oitenta reais) em todo o Brasil e, se realizado com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses + 1 vez a cada 10 (dez) anos randomicamente, resulta em uma despesa média de R$ 7,50 por mês, valor realmente irrisório quando comparado a já comprovada redução da acidentalidade, de seus custos humanos e materiais e da questão do aumento do valor do seguro já mencionado.

É importante ressaltar, que os veículos de grande porte têm participação de 4,1% sendo responsáveis por 38% dos acidentes nas rodovias federais e 53% das vítimas fatais.

Os trabalhadores que mais morrem em serviço são, respectivamente:

1º Caminhoneiros, com 31,4 para cada 100.000 por ano;

2º Motoristas de Ônibus Rodoviários, com 23,4 para cada 100.000 por ano;

3º Eletricistas, com 22,2 para cada 100.000 por ano;

A relação de vítimas fatais entre motoristas de veículos pesados e ocupantes de automóveis, quando há um acidente envolvendo um veículo pesado e um automóvel é de 1 para 35,5. Ou seja, a questão extrapola, e muito, apenas a segurança dos motoristas de veículos pesados.

Trata-se, efetivamente, de uma política pública, instituída pela Lei nº

13.103/2015, já com mais de 4 anos de reconhecido sucesso, em que o Ministério Público, Policia Rodoviária Federal e as Polícias Rodoviárias estaduais estão absolutamente certas do impacto positivo, inclusive mensurado

As Seguradoras e o DPVAT também reconhecem a importância e a eficiência dos exames toxicológicos comportamentais. Tanto é que no período no qual o exame foi implementado o os prêmios de seguros de veículos de grande porte caíram 2,4%. Os representantes do setor de seguros afirmam que o preço dos seguros irá aumentar substancialmente caso o exame seja minimizado.

Logo, é fundamental que estendamos o espectro dos exames toxicológicos para todos motoristas profissionais, visando dar ainda maior efetividade à proposta.

E esse sentimento também é externado pela própria população, que, em levantamento do Instituto IBOPE de junho de 2019, em que foram entrevistados 2.002 cidadãos representativos da sociedade brasileira com a seguinte questão, houve o seguinte resultado.

"Na sua opinião o exame toxicológico deve ou não permanecer como obrigatório para motoristas C, D e E?""

Resultados:

Deve permanecer: 93%

Não deve permanecer: 6%

Não sabe ou não respondeu: >1%

Já em pesquisa do Instituto FSB, realizada com motoristas profissionais neste ano, foi feita a seguinte pergunta: "Independentemente de ter feito ou não o exame toxicológico, você aprova ou desaprova que ele seja obrigatório para motoristas de caminhões, ônibus, vans e peruas?"

Os resultados foram:

82,7% aprovam

1,3% nem aprova, nem desaprova

15,9% desaprova

Nesse sentido, de aprimoramento da legislação brasileira, em especial da segurança viária proporcionada pelos exames que resguardam a vida dos próprios motoristas e dos demais condutores e pedestres no Brasil, solicito o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em de , de 2019.

CAPITÃO AUGUSTO
DEPUTADO FEDERAL
PL/SP

EMENDA 146/2019

Dê-se ao art. 20 da lei nº 9.503 de 1997, Código Brasileiro de Trânsito, a seguinte redação:

"Art. 20.....

.....

Parágrafo único. As competências previstas neste artigo serão exercidas pela Polícia Militar Rodoviária, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal e pelo policiamento especializado de trânsito nas vias urbanas." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Policia Militar Rodoviária, bem como a polícia militar de trânsito, são comandos de Policiamento, como segmentos especializados da Polícia Militar, responsáveis pelo policiamento ostensivo de trânsito e pela preservação da ordem pública em todas as vias e as malhas rodoviárias do país, perfazendo somente em São Paulo, nas rodovias, um total de mais de 20 mil quilômetros de rodovias, onde atuam mais de 4 mil homens e mulheres que, diuturnamente, lutam pela segurança dos usuários das rodovias com o mesmo afinco dos pioneiros da década de 1940, materializando o compromisso organizacional com a defesa da vida, da integridade física e da dignidade da pessoa humana.

A polícia rodoviária de São Paulo foi criada em 10 de janeiro de 1948 pelo Governador do Estado de São Paulo o Dr. Ademar Pereira de Barros, com o nome de Grupo Especial de Polícia Rodoviária, com um efetivo de 60 homens, ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira, comandados pelo 1º Tenente José de Pina Figueiredo, da então Força Pública, inicialmente atuava na recém inaugurada SP-150, Rodovia Anchieta.

A partir de 16 de novembro de 1962, passou a constituir uma fração da Milícia Paulista (Força Pública), sob a denominação de Corpo de Policiamento Rodoviário, e em 4 de dezembro de 1973, teve sua denominação adequada à função especial que exercia, passando a denominar-se Batalhão de Policiamento Rodoviário.

Em 15 de dezembro de 1975, após nova adequação, foi denominado de 1º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em São Bernardo do Campo-SP, do qual foram desmembrados, em 7 de agosto de 1977, o 2º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em Bauru-SP e, em 25 de janeiro de 1979, o 3º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em Rio Claro-SP, os quais passaram a ter suas atividades coordenadas pelo Comando de Policiamento Rodoviário, com sede em São Paulo-SP, criado também em 25 de janeiro de 1979.

Buscando o constante aperfeiçoamento e a adequação de sua atuação às necessidades impostas pela complexidade da malha rodoviária paulista, em 30 de setembro de 1987, foi criado o TOR - Tático Ostensivo Rodoviário, cuja missão é atuar como Força Tática nas rodovias, empregando equipamentos, armamentos, técnicas e táticas específicas para as atividades de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública nas rodovias.

O Comando de Policiamento Rodoviário, no ano do seu cinquentenário, abriu as portas para a mulher brasileira, inicialmente com 40 policiais femininos que atuavam exclusivamente no sistema Anchieta/Imigrantes. Mais tarde, a atuação da mulher nas rodovias foi ampliada com a classificação de policiais femininos nas diversas unidades

do Estado.

Em 16 de dezembro de 2004 foi criado o 4º Batalhão de Polícia Rodoviária, sediado em Jundiaí-SP, subordinado ao Comando de Policiamento Rodoviário, responsável pela polícia ostensiva e preservação da ordem pública em ações de policiamento de trânsito rodoviário, destinado a fortalecer a segurança nas rodovias compreendidas pelo cinturão rodoviário ao redor da Capital, abrangendo as saídas para as Regiões norte, oeste e sudoeste do Estado, dividindo as áreas de atuação dos antigos batalhões.

Em 27 de novembro de 2008, foi criado o 5º Batalhão de Polícia Rodoviária. Esta nova unidade teve dentro do planejamento a designação para se instalar na cidade de Sorocaba, sendo responsável pelo policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito em uma malha viária de milhares de quilômetros de rodovias paulistas, alcançando 81 municípios, onde destacamos a abrangência de São Paulo (Capital) a Botucatu.

Assim, como em São Paulo, em todo o país esse policiamento especializado precisa de instrumentos legais para modernizar a sua atuação, como ocorre com a polícia rodoviária federal.

Temos a certeza que os nobres pares irão apoiar essa emenda.

Sala das Comissões, em de de 2019.

Capitão Augusto
Deputado Federal
PL/SP

Emenda Aditiva 147/2019

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147 . .....

.....

§ 6º Os locais de realização dos exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores devem ser de atividade médica e psicológica exclusiva para este tipo de procedimento.

§ 7º Não poderão, em hipótese nenhuma, serem realizados em centros de formação de condutores ou em qualquer outro local público ou privado, cujos agentes tenham interesse no resultado positivo desses exames periciais." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As clínicas que realizarem exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores deverão exercer essas atividades de forma exclusiva, tendo em vista que nesses casos o profissional da saúde não trata de pacientes na acepção comum da palavra. Ao mesmo tempo, essas clínicas não podem estar vinculadas a nenhum centro de formação de condutor (autoescolas) para que não haja ingerências indevidas no trabalho dos profissionais especialistas, que possui natureza estritamente

técnica.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

MAURO NAZIF
Deputado Federal

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 148/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

Altera-se o § 5º do artigo 19º do projeto de lei 3267/2019.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.19 (...)

(...)

§ 5 - Para efeitos de atualização e modernização de todas inovações tecnológicas relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo de trânsito da União ou por entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICATIVA

O DENATRAN deve manter as autonomias do Estado para expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a finalidade de melhor fiscalização destes.

Hoje os DETRANs estaduais são responsáveis por estes documentos e a arrecadação das taxas para eles. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa este controle de arrecadação para o governo federal.

Isso visa a manutenção e fortalecimento dos Estados Federativos, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da União, como ocorre nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilita o dia a dia, e aprimora a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive, diminuindo custos com deslocamentos.

Assim, diminuirão também possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do

processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Sala das comissões, 01 de outubro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 149/2019
AO PROJETO DE LEI N.º 3.267/2019
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

Altera o Art. 4º para que "As CNH expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei permanecerão com seus respectivos prazos de validade."

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º: As CNH expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei permanecerão com seus respectivos prazos de validade."

JUSTIFICATIVA

Inobstante a competência da União em editar normas voltadas ao trânsito, não pode a referida lei deixar de cumprir os requisitos legais para implementação de normas, especialmente os estudos técnicos que embasam a tomada de decisão, sob pena de fragilizar ainda mais o já frágil processo de avaliação do cidadão no país e piorar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Portanto, trata-se de um tema altamente complexo que merece toda atenção da sociedade. O problema é que qualquer norma vinda do Poder Executivo deve ser gerada em ambiente de neutralidade e neste caso não fica respeitado a opinião do perito médico que examinou anteriormente o condutor que se for portador de alguma patologia teve sua validade reduzida para melhor avaliação médica num prazo menor.

Ao abranger a contemplação dos novos prazos de validade do exame de aptidão física e mental, se desconsidera a toda a cadeia de exames periciais prévios no que diz respeito à individualidade e manifestação de cada doença nos condutores de veículos automotores.

De modo a contribuir para a segurança de todos os envolvidos no Sistema

Nacional de Trânsito para os atuais portadores de habilitação, peço a recepção da presente emenda.

Sala das comissões, 01 de outubro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA Nº 150/2019
(Ao PL nº 3267/2019, 4 de junho de 2019)
(da Sra. Christiane Yared)

Altera o Projeto de Lei nº 3267 de 2019, para preservar o direito adquirido dos médicos credenciados.

Inclua-se onde couber no projeto de lei 3267 de 2019, a seguinte alteração:

"Art. 1º. O médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM), **preservado os direitos dos credenciados até a publicação desta lei**."

JUSTIFICAÇÃO

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição, a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) pelo Projeto de Lei nº 3.267/2019 não podem retroagir para prejudicar o direito adquiridos dos médicos e psicólogos que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos. Ou seja, se o ato de credenciamento do médico ou do psicólogo respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato

jurídico perfeito.

Diante do Exposto solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, outubro de 2019.

Christiane Yared
PL-PR

EMENDA Nº 151/2019

Acrescente-se ao artigo 1º do projeto de lei em epígrafe a seguinte alteração no art. 231 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 231.....

.....

VIII - .....

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019, alterou punições relativas a infrações de trânsito, dentre elas a que se refere ao transporte remunerado de pessoas ou bens quando não licenciados. As penalidades foram agravadas de forma desproporcional, tornando-as incoerentes com outras infrações do Código de Trânsito Brasileiro.

Diante disso, a presente emenda tem a finalidade de retornar as penalidades anteriores à Lei nº 13.855, de 2019, quanto ao transporte remunerado sem licenciamento.

Por todo exposto, esperamos ver a presente emenda aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.

.

EMENDA Nº 152/2019

Altere a redação do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

"Art. 147 .....

.....

VI – toxicológico, conforme regulamentação;

.....

§ 6º O exame de aptidão física, mental e toxicológico será preliminar e renovável a cada dois anos e seis meses para profissionais que exerçam atividade remunerada, no local de residência ou domicílio do examinado".(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do exame toxicológico no Código de Trânsito Brasileiro, como um dos requisitos obrigatórios para a aquisição e renovação da Carteira de Habilitação, irá proporcionar aos brasileiros mais segurança nas redes viárias e um desestímulo ao consumo de drogas, que atualmente vem preocupando as famílias.

O exame toxicológico fará com que o motorista fique um determinado período sem usar drogas pra que o teste dê um resultado limpo, ou seja, ausência de drogas no organismo.

Sala da Comissão, 1º de outubro de 2019

Deputado MARIO NEGROMONTE JR

EMENDA Nº 153/2019

Acrescente-se ao projeto de lei em epígrafe, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 14. .....

.....

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente, salvo em áreas onde não exista linha outorgada.

....." (NR)

"Art. 26. .....

.....

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados,

vedada a apreensão de veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Reconhecemos que é de grande importância a participação do Poder Público na regulação do setor de transporte. Entretanto sua omissão na realização de processos licitatórios, assim como na emissão de autorizações, em algumas regiões, leva a população atingida a prejuízos imensuráveis. Dito isso, não podemos proibir cidadãos de usarem espontaneamente sua força de trabalho para, além de garantir seu sustento, levar a possibilidade de locomoção de inúmeras pessoas que sofrem com o caos do planejamento público na área de transporte, seja urbano, intermunicipal ou interestadual.

Nossa emenda tem o objetivo de permitir, independentemente de emissão de licença, o transporte coletivo de passageiros onde o Estado não consegue atuar. Pretendemos, ainda, impedir as abusivas apreensões realizadas pela ANTT, que além massacrar cidadãos trabalhadores, são realizadas com alto grau de subjetivismo.

Por todo exposto, esperamos ver a presente emenda aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JR.

EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 154/2019

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 231 e 312 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 passam a vigorar com as seguintes alterações.

Art.231.....
.....

VII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:

a) Transporte de pessoas não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação.

b) Transporte de cargas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão das autoridades competente.

Infração – Grave

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa – remoção do veículo.

Art. 312-A – Efetuar remuneração de pessoas, quando não for licenciado por esse fim, salvo com permissão de autoridade competente;

"Pena – detenção de seis meses a três anos e multa."

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte ilegal de passageiros constitui atualmente um sério problema enfrentado no trânsito e na segurança pública das cidades brasileira. Denúncias e relatos de pessoas que praticam essa forma ilegal de transporte são noticiados cotidianamente e, em inúmeros casos, o transporte ilegal está diretamente associado ao tráfico de drogas, delineando ações de comercialização de entorpecentes, sequestros, assaltos, entre outros.

Comumente conhecido como transporte clandestino, o transporte ilegal de passageiros é basicamente realizado por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

É necessário ressaltar que o transporte de passageiros pode ser realizado a partir da vistoria completa do veículo, bem como a emissão de uma gama de documentos, de modo que seja comprovado a indoniedade do prestador desse

serviço, tais como antecedentes criminais.

A máxima é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes, e, por conseguinte, camuflam a realidade do número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo essa modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil.

De fato, os transportadores clandestinos, além de carregarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e, para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente os propicia a se envolverem em acidades de trânsito, colocando em risco de vida de inocentes passageiros. Com isso, esses transportadores acometem um crime, qualificado como crime de trânsito.

Assim, a presente emenda, visa capacitar autoridade públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias, permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado RONALDO CARLETTO

Emenda modificativa 155/2019

Art. 4º As CNH expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei continuam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais.

JUSTIFICAÇÃO

Inobstante a competência da união em editar normas voltadas ao trânsito, não pode referida deixar de cumprir os requisitos legais para implementação de normas, especialmente os estudos técnicos que embasam a tomada de decisão, sob pena de fragilizar ainda mais o já frágil processo de avaliação do cidadão no país e piorar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Portanto, trata-se de um tema altamente complexo que merece toda atenção da sociedade.

O problema é que qualquer norma vinda do Poder Executivo deve ser gerada em ambiente de neutralidade e neste caso não fica respeitado a opinião do perito médico que examinou anteriormente o condutor que se for portador de alguma patologia teve sua validade reduzida para melhor avaliação médica num prazo menor.

Ao se abranger a contemplação dos novos prazos de validade do exame de

aptidão física e mental, se desconsidera a toda a cadeia de exames periciais prévios no que diz respeito à individualidade e manifestação de cada doença nos condutores de veículos automotores.

De modo a contribuir para a insegurança de todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão, de setembro de 2019.

Deputado Leônidas Cristino – PDT/CE

EMENDA MODIFICATIVA Nº 156/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, alterando o inciso XX do artigo 230 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 230. .....

XX - .....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – remoção do veículo. (NR)

JUSTIFICATIVA

O artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece as infrações de trânsito e suas respectivas penalidades e medidas administrativas cabíveis. O inciso XX em tela trata da infração de não portar a autorização para condução de escolares, de acordo com todos os requisitos previstos na Lei.

O inciso XX original prevê a caracterização como infração grave e penalidade de multa e apreensão do veículo. A emenda que ora apresento aumenta a infração para gravíssima, a penalidade de multa e adiciona a medida administrativa de remoção do veículo.

Não pode haver nada mais importante nas normas de trânsito do que a proteção de nossas crianças, razão pela qual estou propondo o agravamento das penas para quem desobedece as normas para a condução de escolares, razão pela qual solicito o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA ADITIVA Nº 157/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, acrescentando inciso XXV ao artigo 230 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 230. .....

XXV – destinado ao transporte de escolares sem a presença de monitor:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização. (NR)

JUSTIFICATIVA

O artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece as infrações de trânsito e suas respectivas penalidades e medidas administrativas cabíveis. O inciso XXV que estamos propondo visa estabelecer como infração a ausência de monitor em veículo de transporte escolar.

A falta de monitor no transporte escolar é preocupação recorrente dos pais e das autoridades envolvidas com o problema, haja vista a abundância de ocorrências registradas, dando conta de ferimentos em crianças e até de esquecimentos dentro dos veículos.

Há caso registrado de incêndio em um veículo de transporte escolar que só não teve vítimas pela presença do monitor, que auxiliou na rápida retirada das crianças do carro incendiado.

Não pode haver nada mais importante nas normas de trânsito do que a proteção de nossas crianças, razão pela qual estou propondo a obrigatoriedade da presença do monitor nos veículos e a caracterização disso como infração grave, a penalização com multa e a retenção do veículo como medida administrativa.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA MODIFICATIVA Nº 158/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, alterando o inciso I do artigo 136 da Lei nº 9.503, de 1997 nos seguintes termos:

"Art. 136. .....

I – registro como veículos de passageiros para transporte exclusivo de escolares, com inscrição no CNPJ constando como atividade principal a CNAE 4924-8 – TRANSPORTE ESCOLAR, vedada qualquer atividade secundária. (NR)

JUSTIFICATIVA

Muitas empresas que se dedicam a atividades de fretamento, de turismo, de transporte de cargas e de transporte de passageiros utilizam-se do mesmo motorista e, muitas vezes, do mesmo veículo, para transportar escolares, explorando esta atividade como secundária, gerando insegurança e instabilidade na prestação de serviço tão sensível e importante.

Como os veículos não são utilizados de forma exclusiva para o transporte escolar, servindo para outras finalidades, os motoristas são expostos a uma jornada exaustiva, o que aumenta o risco de acidentes.

Preocupado com esta situação estou propondo que o serviço de transporte de estudantes seja realizado sob o regime de prestação exclusiva aos estudantes, razão pela qual peço o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA Nº 159/2019

Autor	Partido
Deputado Federal ROBERTO DE LUCENA	PODE/SP

X Supressiva	Substitutiva	Modificativa	Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o item "b" do inciso "I" do artigo 5º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, mantendo-se o texto original do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro prevê exames para verificar o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção. Categorias profissionais como caminhoneiros, motoristas de van e devem fazer o exame, assim como condutores idosos dessa categoria.

Excluir este dispositivo do CTB só aumentaria os riscos de acidentes graves e agravaria ainda mais as condições de trabalho destes profissionais, razão pela qual peço apoio dos nobres Pares para a emenda em tela;

Sala da Comissão, 01 de outubro de 2019.

Deputado Federal ROBERTO DE LUCENA
PODEMOS/SP

EMENDA ADITIVA Nº 160/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, adicionando-se artigo 148-A:

*Art. 148-A. Os condutores das categorias **B**, C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.*

§ 1º .....

*§ 2º Os condutores das categorias **B**, C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do*

disposto no caput.

*§ 3º Os condutores das categorias **B**, C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.* (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro prevê exames para verificar o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção. Categorias profissionais como caminhoneiros, motoristas de van e devem fazer o exame, assim como condutores idosos dessa categoria.

Entretanto, os condutores da categoria B estão isentos do referido exame, o que não se justifica em face do constante aumento do uso de drogas e outras substâncias psicoativas.

Entendo que incluir esta categoria na exigência do exame toxicológico aumenta a segurança no trânsito, razão pela qual peço apoio dos nobres Pares para a emenda em tela.

Sala da Comissão, 01 de outubro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA ADITIVA Nº 161/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, acrescentando parágrafos 1º e 2º ao inciso III do artigo 136 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 136. .....

III - .....

§ 1º A pintura a que se refere o caput não poderá ficar acima dos dispositivos de iluminação e nem sobre os dispositivos refletivos;

§ 2º É vedado o uso de faixa magnética imantada em substituição à pintura a que se refere o caput. (NR)

JUSTIFICATIVA

Em muitos casos, as empresas fixam a faixa amarela com a inscrição ESCOLAR ou ESTUDANTE para mostrarem que o veículo é de fato de transporte escolar. Ocorre que depois de executar o transporte dos alunos, estas mesmas empresas retiram a faixa e o veículo volta a ser de fretamento e turismo. Dessa forma as empresas utilizam o mesmo veículo e o mesmo motorista para executar dois serviços. Como os veículos não são utilizados de forma exclusiva para o transporte escolar, servindo para outras finalidadea, os motoristas são expostos a uma jornada exaustiva, o que aumento aumenta o risco de acidentes.

Muitos Estados e Municípios já exigem, por legislação local, que o serviço de transporte de estudantes seja realizado sob o regime de fretamento contínuo, com prestação exclusiva aos estudantes.

A emenda que ora apresento visa transformar esta prática, já adotada em muitos lugares, em norma de caráter geral, razão pela qual peço o apoio dos nobres pares.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA ADITIVA Nº 162/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, adicionando-se artigo 138-A:

Art. 138-A O veículo destinado à condução de escolares menores que doze anos de idade deve contar, além do condutor, com a presença de monitor treinado para orientá-los com relação à segurança de trânsito durante as viagens e auxiliá-los nas operações de embarque e desembarque do veículo. (NR)

Parágrafo único – O disposto neste artigo aplica-se no caso de

transporte de escolar portador de deficiência, independente de sua idade. (NR)

JUSTIFICATIVA

A falta de monitor no transporte escolar é preocupação recorrente dos pais e das autoridades envolvidas com o problema, haja vista a abundância de ocorrências registradas, dando conta de ferimentos em crianças e até de esquecimentos dentro dos veículos. Há um caso registrado de incêndio em um veículo de transporte escolar que só não teve vítimas pela presença do monitor, que auxiliou na rápida retirada das crianças do carro incendiado.

Cidades como São Paulo, Itaquaquecetuba e Diadema, em meu Estado, já aprovaram legislação neste sentido, sendo justo e desejável que tal medida seja estendida para todo o País.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA MODIFICATIVA Nº 163/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, alterando o artigo 137 da Lei nº 9.503, de 1997:

> *"Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida,* ***juntamente com o comprovante da última vistoria,*** *sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante".* (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda que ora apresento busca garantir uma maior segurança ao transporte escolar e evitar a circulação de veículos transportando nossas crianças que não estejam totalmente de acordo com as normas de segurança e de conservação exigidas.

Diante do exposto, peço apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA Nº 164/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a obrigatoriedade da educação para o trânsito nas escolas de 2º grau.

Acrescente-se o § 2º no art. 76 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, renumerando o seu parágrafo único para § 1º, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"Art. 76. .....

.....

§ 2. A educação para o trânsito constituirá componente curricular obrigatório, ao menos, nas escolas de 2º grau, observada a proposta adotada nos termos do § 1º deste artigo." (NR)

....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover a educação para o trânsito para nossos jovens, visando prepará-los para conviver harmonicamente no trânsito, seja enquanto pedestre ou condutor de veículo de qualquer natureza.

Atualmente, mais de 40 mil pessoas morrem todos os anos no trânsito em nosso país, e centenas de milhares são sequelados. Diante desse cenário de guerra, a educação se revela como grande transformadora de comportamentos, provocando um maior respeito às normas e a utilização racional das vias terrestres, contribuindo, assim, para a redução da violência no trânsito.

É certo que o investimento na educação resulta em grandes retornos a médio e longo prazo, em especial ao desenvolver habilidades e atitudes extremamente necessárias para o pleno exercício da cidadania, para que cada pessoa possa exercer, na sua plenitude, todos os direitos e deveres decorrentes da convivência em espaços públicos, com razoabilidade e segurança.

Diante do exposto, solicitamos a nossos Pares o apoio para a inclusão da presente emenda ao projeto de lei, que tem o nobre objetivo de tornar a educação para o trânsito disciplina obrigatória para nossos jovens, visando assim a transformação de nosso trânsito, com mais harmonia e menos mortes.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA Nº 165/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a identificação dos veículos de polícia.

Acrescente-se o § 10 no art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"Art. 115. .....

.....

§ 10. Os veículos de polícia terão placas especiais, de acordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo Contran." (NR)

....."

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019 tem por objetivo promover alterações na legislação de trânsito, visando corrigir distorções, aprimorar ou modificar determinados pontos visando maior transparência e facilidade para a população.

Nesse sentido, a presente emenda tem por objetivo permitir que os veículos policiais sejam identificados por meio de placas especiais. A medida visa garantir a eficiência das atividades de segurança pública, com a defesa da incolumidade física das pessoas, o patrimônio público e privado e a garantia da lei e da ordem, possibilitando assim um melhor controle das viaturas por parte dos órgãos e maior facilidade de identificação por parte dos usuários.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada, permitindo assim uma maior facilidade e controle das viaturas policiais.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA 166/2019

Art.1º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos serão regulamentados pelo CONTRAN. (NR)

§ 1º A autorização para conduzir ***ciclomotores*** *e veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.* (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Nossa proposta visa assegurar que as autorizações para conduzir ciclomotores, assim entendidos os veículos de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cc e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora, passem a ser expedidas pelo municípios.

E que DEUS abençoe nossa grande Nação.

Sala da Comissão, 1º de outubro de 2019.

Deputado SARGENTO PASTOR ISIDÓRIO
AVANTE/BA

EMENDA 167/2019

Art.1º. A Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Parágrafo único. O porte será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado ***ou se a ausência do Certificado de Licenciamento Anual for decorrente de débito do IPVA ou de multas****. (NR)*

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:

.....

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado, ***com exceção dos casos em que a ausência do registro e do licenciamento for decorrente de débito do IPVA ou de multas****; (NR)*

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

.....

§ 4º-A – As medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput não poderão ser adotadas em caso de ausência do registro e do licenciamento em decorrência de débito do IPVA ou

de multas." (AC)

JUSTIFICATIVA

Todos os brasileiros que são proprietários de veículos já têm inúmeras despesas no seu direito de ir e vir. Pagam combustível, que embute impostos altíssimos, pagam a manutenção dos seus automóveis e são obrigados a pagar pedágios com valores exorbitantes que mais parecem "robágios".

Nas blitz os agentes de trânsito, cumprindo ordens superiores, estão apreendendo os veículos e humilhando as pessoas como forma de forçar os proprietários a pagar o IPVA. Num jogo de normas, os DETRANs apreendem o veículo não pelo atraso no IPVA, mas pela ausência do Licenciamento. Com efeito, o texto atual do Código de Trânsito (CTB) estabelece (art. 230, V) que conduzir veículo sem estar licenciado é infração gravíssima que sujeita o dono do automóvel às penas administrativas de multa, apreensão e remoção do veículo.

Os Estados não permitem que se obtenha o licenciamento sem pagar o IPVA, taxas e demais multas que possam estar registradas nesse veículo. Essa prática é inconstitucional e socialmente injusta, pois o Estado não pode administrativamente, sem ordem judicial, apreender os bens das pessoas para forçar o pagamento de um tributo.

Apreender o veículo por atraso do IPVA, execrando publicamente as famílias, humilhando-as, é o mesmo que expulsar o cidadão de sua casa por ter atrasado o IPTU.

Os Governos Estaduais precisam ser sensíveis e usar os meios judiciais disponíveis para receber os tributos que lhe são devidos, e não apreender de forma abusiva, ilegal e imoral o veículo das pessoas, por estarem em atraso no pagamento do IPVA, que na maioria das vezes é fruto das dificuldades financeiras.

Num momento de desemprego alto, a apreensão de veículos por atraso no pagamento do IPVA é particularmente injusta, em especial porque atinge principalmente os desempregados. Quando se apreende um táxi, um caminhão, um carro de aplicativo ou que faz fretes tira-se o sustento de uma família.

Imagine o desespero de um taxista, de um caminhoneiro, de um motorista de aplicativo e de outros profissionais de volante que tenham seu instrumento de trabalho, seu veículo, tomado arbitrariamente pelo Estado, sem direito de defesa.

A apreensão é uma covardia perpetrada contra os mais pobres. Sim, porque na grande maioria das vezes as pessoas atrasam o IPVA não porque querem, mas porque não tem como pagar o tributo, sem tirar o alimento da boca dos filhos.

Apreender veículos para obrigar o proprietário a pagar o IPVA é inconstitucional por ferir o princípio do não confisco e o direito à propriedade. Essa prática é especialmente injusta quando o proprietário usa o veículo em atividades profissionais como, por exemplo, taxistas, motoristas de caminhão ou de aplicativos.

A Constituição Federal é clara ao estabelecer (art. 150, IV) o princípio do não confisco que proíbe o Estado de utilizar os tributos para retirar os bens do cidadão e incorporá-los ao tesouro estadual, ou repassá-lo a outros em leilões.

A matéria foi objeto de decisão do Supremo Tribunal Federal que editou três súmulas sobre o assunto: SÚMULA 70 - É inadmissível a interdição de

estabelecimento como meio coercitivo para cobrança de tributo; SÚMULA 323 - É inadmissível a apreensão de mercadorias como meio coercitivo para pagamento de tributos; e SÚMULA 547 - Não é lícito à autoridade proibir que o contribuinte em débito adquira estampilhas, despache mercadorias nas alfândegas e exerça suas atividades profissionais.

Além disso, a apreensão de veículos em blitz por falta de pagamento do IPVA ofende o princípio do direito à propriedade e ao devido processo legal (art. 5º, XXII e LIV). Só por ordem judicial, após a garantia do direito ao contraditório e à ampla defesa, o veículo poderia ser apreendido. Jamais por decisão administrativa do agente do DETRAN.

O devido processo legal é aquele em que o cidadão tem o direito de apresentar sua defesa, contradizer a acusação. Nas blitz o DETRAN simplesmente confisca o veículo do proprietário, sem que este possa se defender.

Nesses tempos de altos índices de desemprego que o Brasil vive, não pode a Administração Pública piorar a situação do povo, sob o pretexto de receber tributos. A prepotência do Estado está criando situações de constrangimento ilegal e levando as pessoas ao desespero psicológico, pela falta de condições de sustentar a família, causando desequilíbrios que beiram a depressão chegando ao absurdo terrível de termos um número crescente de suicídios. Em outras palavras, o Estado que deveria estar salvando as pessoas, está com sua fome usurária de arrecadar impostos empurrando a população para um abismo.

Por tudo peço a Deus que ilumine os corações dos parlamentares que, com a sensibilidade de quem é eleito pelo povo, entenderá a importância de aprovar a presente emenda.

E que DEUS abençoe nossa grande Nação.

Sala da Comissão, 1º de outubro de 2019.

Deputado SARGENTO PASTOR ISIDÓRIO
AVANTE/BA

EMENDA 168/2019

Suprima-se a expressão “mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União” nos incisos II e III, do art. 22º, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa suprimir partes do texto do Projeto de Lei nº 3267, de

2019, para afastar a interpretação que essas atribuições, legitimamente destinadas aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, possam, eventualmente, ser avocadas pelo órgão máximo executivo de trânsito, no caso, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Isto porque o Brasil está passando por um importante momento de descentralização do Estado, com privatizações das atividades que não são essencialmente do Estado, visando maior eficiência da máquina.

Outro ponto importante é o a permanente busca pelo aperfeiçoamento do pacto federativo, com reforço da autonomia de cada ente, preservando a discricionariedade e a arrecadação.

A fiscalização e o controle do processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, assim como, expedição e cassação das Licenças de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, quando executadas de forma descentralizada pelos departamentos estaduais de trânsito, permitem maior proximidade à realidade dos cidadãos afetados, além de maior adaptabilidade às circunstâncias, à conjuntura e às particularidades locais.

O mesmo se aplica aos processos de vistoria, inspeção quanto às condições de segurança veicular, registro, emplacamento e licenciamento de veículos, através da expedição dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual, que poderiam se inviabilizar, caso sejam realizados de forma centralizada por um órgão federal.

Assim sendo, sugere-se a supressão da expressão “mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União” dos incisos II e III do art. 22 constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

Deputado BOHN GASS
PT/RS

EMENDA 169/2019

Suprima-se o § 5º, do art. 19, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

JUSTIFICAÇÃO

A redação proposta pelo Poder Executivo visa permitir ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que é órgão máximo executivo de trânsito da União, expedir diretamente Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, além dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual dos veículos.

Entendemos, que essa medida é altamente prejudicial, por afetar diretamente a autonomia dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que expedem esses documentos atualmente.

Essa tentativa de centralização das competências prejudica excessivamente o Pacto Federativo, a liberdade e a independência dos entes federativos, tanto dos governos dos Estados e do Distrito, quanto dos departamentos estaduais de trânsito, que perdem controle administrativo sobre os processos de expedição desses documentos, importantes para gestão e organização da máquina pública.

Dessa forma, visando corrigir possíveis distorções decorrentes dessa medida, propõe-se sua supressão no texto do Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

Sala da Comissão, 30 de setembro de 2019.

Deputado BOHN GASS
PT/RS

PROPOSTA DE EMENDA SUPRESSIVA 170/2019

Suprima-se, nos incisos II e III, do art. 22º, constante no art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, a expressão *"mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da*

União".

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa suprimir partes do texto do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, para afastar a interpretação que as atribuições de fiscalização e controle dos processos de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, assim como, de expedição e cassação das Licenças de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, legitimamente destinadas aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, possam, eventualmente, ser avocadas pelo órgão máximo executivo de trânsito, no caso, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Possibilitar que o órgão da União assuma a competência de gerenciar a expedição e cassação de documentos dos condutores, mesmo que através de plataformas eletrônicas, não seria uma decisão acertada, tendo em vista que o DENATRAN, além de não dispor dos recursos necessários para atendimento de todos os motoristas habilitados do país, também não apresenta capilaridade em todo o território brasileiro. A execução descentralizada dessas atividades sempre permitiu maior proximidade à realidade dos cidadãos diretamente afetados, além de maior adaptabilidade às circunstâncias, à conjuntura e às particularidades locais.

Ademais, a fiscalização e o controle dos processos de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, também devem considerar as particularidades locais, possibilitando que os órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal consigam reforçar políticas públicas de educação e conscientização para o trânsito conforme suas principais necessidades regionais. A título de exemplo, sabe-se que, no interior da região Nordeste, existe um elevado índice de motociclistas que não fazem uso de capacete, um dos principais itens de segurança para quem pilota motos, enquanto em grandes capitais do Sul e do Sudeste, cresce o uso de aparelhos celulares durante a condução de veículos.

Nesse sentido, é salutar e conveniente que o conjunto de órgãos e entidades executores de trânsito dos estados, do Distrito Federal e dos municípios tenha autonomia para, em conformidade com a realidade regional, realizar o planejamento, a administração, a normatização, as pesquisas, os registro e licenciamentos de veículos, a formação, a habilitação e a reciclagem dos condutores, entre outros, conforme já está previsto no próprio Código de Trânsito Brasileiro.

O mesmo se aplica também aos processos de vistoria, inspeção quanto às condições de segurança veicular, registros, emplacamento e licenciamento de veículos, através da expedição dos Certificados de Registro e de Licenciamento Anual, que podem se inviabilizar, caso sejam realizados de forma centralizada por um órgão federal sem a devida capilaridade nacional.

Por fim, cabe destacar também que, mesmo tendo em vista um gradual processo de modernização e transição do gerenciamento dessas atividades para plataformas eletrônicas, considera-se que os responsáveis legítimos e competentes para promoção dessas mudanças devem ser justamente os órgãos executivos de trânsito locais, permitindo maior autonomia e adaptabilidade regional, para evitar que parte da população, em especial a mais carente, fique excluída desse movimento devido ao distanciamento do atendimento por meio físico para aqueles que ainda não foram integrados aos meios digitais e dependem da oferta desses serviços de atendimento presencial.

Assim sendo, apresentamos a presente Emenda para apreciação dos demais parlamentares, sugerindo-se a supressão da expressão especificada no texto do Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Deputado Arlindo Chinaglia
PT/SP

EMENDA Nº 171/2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre veículos de emergência.

Acrescente-se as alterações ao inciso VII e suas letras b, e, f e g, no art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com redação dada pelo art. 1º do PL 3267/2019, nos seguintes termos:

Art. 1º. .....

.....

"Art. 29. .....

.....

VII – os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições:

.....

b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

.....

e) as prerrogativas de livre circulação e parada de que trata este inciso se aplicam desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;

f) a prerrogativa de livre estacionamento de que trata este inciso se aplica desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente;

g) compete ao Contran regulamentar os dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitente previstos neste inciso.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 3267/2019 tem por objetivo promover alterações na legislação de trânsito, visando corrigir distorções, aprimorar ou modificar determinados pontos visando maior transparência e facilidade para a população.

Entendemos necessário ajustes na legislação relativo aos veículos de urgência e emergência. Em primeiro lugar, na prática, a necessidade da prerrogativa de livre estacionamento e parada para os veículos em questão não se limita às situações de urgência. Nos casos de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública também se faz necessário que as viaturas possam parar e estacionar em locais proibidos aos demais veículos. Por exemplo, durante eventos culturais ou esportivos, com frequência se observam viaturas policiais, carros de bombeiros e ambulâncias sobre as calçadas, de prontidão para qualquer acionamento. De acordo com o texto atual do CTB, essas situações configuram-se infrações de trânsito.

Em segundo lugar, propomos pequeno ajuste na redação da alínea “b” do inciso VII do art. 29, de modo a adequar aos pedestres com deficiência auditiva a regra de aguardar no passeio. A redação atual considera apenas a audição do alarme sonoro.

Ademais, de acordo com o dispositivo legal em vigor, para que possam estacionar livremente, é preciso que as viaturas estejam com os dispositivos luminosos e sonoros acionados. Ora, não nos parece razoável que as sirenes estejam ligadas enquanto o veículo estiver estacionado. Imaginemos

um atendimento de socorro realizado por ambulância a um paciente durante a noite ou a madrugada, em que o condutor tenha que estacioná-la em uma vaga destinada a deficiente, por exemplo. Qual a razão de essa ambulância permanecer com o dispositivo sonoro ligado, incomodando toda a vizinhança, enquanto os socorristas se dirigem até a residência do paciente?

Ainda com relação aos dispositivos luminosos e sonoros, a alínea “c” do inciso VII do art. 29 do CTB restringe o uso a situações de efetiva prestação de serviço de urgência. Ou seja, em qualquer outra situação é proibido acionar as luzes intermitentes. No entanto, esse procedimento é extremamente eficaz em atividades de policiamento ostensivo, por exemplo. O efeito luminoso produzido pelas viaturas confere sensação de segurança aos cidadãos e, certamente, afugenta criminosos. Assim, propomos a revogação desse dispositivo.

Portanto, pedimos apoio aos demais pares para que essa alteração tão importante seja realizada.

Sala da Comissão,

Deputado Antonio Carlos Nicoletti
PSL-RR

EMENDA Nº 172/2019

Art. 1º Modifique-se o inciso VIII do art. 231 da Lei 9.503/1997, com redação dada pela Lei 13.855, de 8 de julho de 2019, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 231 .....

.....

VIII .....

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo;

.....” (NR)

Art. 2º As penalidades previstas no inciso VIII do art. 231 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro na vigência da Lei 13.855, de 8 de julho de 2019 deverão ser convertida nos termos dispostos nesta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do terceiro mês após a data de sua publicação e de vigência imediata para as alterações do inciso VIII do art. 231 da Lei nº 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei sob análise promove diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro e, na maioria de seu conteúdo, facilita a aplicação de sanções a infratores, flexibiliza normas de segurança (inclusive para crianças).

No entanto, recentemente a Lei 13.855, de 8 de julho de 2019 modificou de modo severo, as sanções aplicadas aos condutores de transporte remunerado de passageiros ou bens, dificultando até mesmo a regularização de sua condição e oretorno aos trabalhos e de onde provém o sustento.

É a presente emenda para restaurar as penalidades instituídas pelo Código antes da última alteração, por entender tratar-se de medida justa e adequada.

Sala das sessões,

Dep. PAULO GUEDES
PT-MG

EMENDA Nº 173/2019

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

Art. 1º Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, a seguinte alteração no art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exames, em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência e aplicados por profissionais, com a titulação da especialidade, conferida pelos conselhos de profissões regulamentadas por meio de lei federal, na seguinte ordem:

I – exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especialistas;

II – escrito, sobre legislação de trânsito;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios e regulamentação do Contran:

I – médicos e psicólogos deverão ter, no mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM);

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP).

§ 2º Quando o candidato apresentar condição médica ou psicológica que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos de validade dos exames deverão ser diminuídos a critério do Perito Examinador.

§ 3º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. (Parágrafo acrescentado pela Lei nº 10.350, de 21.12.2001).

§ 4º O condutor será submetido a exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica:

I – quando suspenso do direito de dirigir;

II – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, quando assim concluir laudo pericial, independentemente de processo judicial;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

IV – a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito." (NR)

"Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei ficam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais."

Art. 2º Dê-se ao art. 4º do projeto de Lei nº 3.267/2019 a seguinte redação:

"Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei ficam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais. "

Sala da Comissão, em

Deputado Gonzaga Patriota (PSB/PE)

EMENDA Nº 174/2019

Acrescenta-se ao art. 1º do Projeto de Lei o seguinte dispositivo que altera a Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 259. .....

.....

§ 5º Não será computada a pontuação descrita no *caput* no caso das infrações previstas no art. 221, nos incisos I, IV, V, VI e VII do art. 230, e nos artigos 232, 233, 238, 240, 241, 242 e 243, sem prejuízo da aplicação das devidas penalidades e medidas administrativas

cabíveis.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê um sistema de pontuação gradativa, associada ao cometimento de infrações de trânsito em função da sua natureza. De acordo com o texto legal atual, ao atingir vinte pontos, suspende-se por doze meses o direito de o condutor dirigir veículo automotor, obrigando-o a participar de curso de reciclagem.

No entanto, toda e qualquer infração de trânsito cometida acarreta o cômputo da respectiva pontuação no prontuário do condutor junto ao órgão de trânsito, mesmo aquelas de natureza administrativa ou aquelas que não comprometem a segurança no trânsito. Ou seja, a regra atual prevê que condutas como deixar de portar o documento do veículo, deixar de atualizar os dados do veículo ou do condutor, estar com o lacre da placa de identificação rompido, transferência de veículo, entre outros, podem ensejar a suspensão do direito de dirigir.

Como se observa, tais infrações não colocam em risco a vida e a integridade física das demais pessoas no trânsito e, portanto, entendemos rigorosa demais a punição.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2019.

Deputado VITOR LIPPI

EMENDA MODIFICATIVA 175/2019

Art. 4º As CNH expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei continuam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais.

JUSTIFICATIVA

Inobstante a competência da união em editar normas voltadas ao trânsito, não pode referida deixar de cumprir os requisitos legais para implementação de normas, especialmente os estudos técnicos que embasam a tomada de decisão, sob pena de fragilizar ainda mais o já frágil processo de avaliação do cidadão no país e piorar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Portanto, trata-se de um tema altamente complexo que merece toda atenção da sociedade.

O problema é que qualquer norma vinda do Poder Executivo deve ser gerada em ambiente de neutralidade e neste caso não fica respeitado a opinião do perito médico que examinou anteriormente o condutor que se for portador de alguma patologia teve sua validade reduzida para melhor avaliação médica num prazo menor.

Ao se abranger a contemplação dos novos prazos de validade do exame de aptidão física e mental, se desconsidera a toda a cadeia de exames periciais prévios no que

diz respeito à individualidade e manifestação de cada doença nos condutores de veículos automotores.
De modo a contribuir para a insegurança de todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Nilo
PSB - BA

EMENDA MODIFICATIVA 176/2019

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

I – exame médico pericial de aptidão física e mental realizado por profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional psicólogo especialista em transito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal.

JUSTIFICATIVA

A causa da maioria dos altos índices de acidentes de trânsito podem ser evitados pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato C.N.H. pelo médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do conselho federal de medicina no último dia 19/09/2019, deste modo outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

O atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade ,o ato pericial obrigatoriamente deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas az trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Nilo
PSB - BA

EMENDA SUPRESSIVA 177/2019

Suprima-se do art. 1º do Projeto a alteração do art. 168 da Lei nº 9.503, de 23 de

setembro de 1997.

JUSTIFICATIVA

A emenda aqui apresentada visa a remover do projeto de lei a alteração proposta, que torna o transporte de crianças em desacordo com as normas de segurança passível apenas de advertência. Infelizmente, o trânsito mata milhares de pessoas todos os anos no Brasil. Em 2016 foram 37.345 vidas perdidas no trânsito brasileiro. As crianças, mais vulneráveis a impactos e freadas bruscas, precisam de atenção especial quando transportadas em veículos automotores. Entretanto, a despeito da necessidade de incrementar a segurança no trânsito, a alteração proposta pelo texto inicial do projeto pretende relaxar a punição aplicável a quem transporta crianças de forma inadequada. A presente emenda visa a evitar que o cuidado com as crianças seja negligenciado pelo Código de Trânsito. A previsão de multa para quem desrespeita as normas de transporte de crianças é importante mecanismo de incentivo à adoção dos equipamentos capazes de preservar vidas.

Sala da Comissão em 01 de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Nilo
PSB - BA

EMENDA SUPRESSIVA 178/2019

Suprima-se dos Artigos 1º e 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"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. 5º Ficam revogados:

~~b) o art. 148-A;~~

Justificação

A presente emenda supressiva visa preservar no Código de Trânsito Brasileiro a multa pelo não uso das “cadeirinhas” para transporte de crianças, a periodicidade do exame de aptidão física e mental obrigatória para renovação da Carteira Nacional de Habilitação, bem como a obrigatoriedade do exame toxicológico para a obtenção da habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação pelos condutores das categorias C, D e E.

Quanto à retirada da multa pelo não uso das cadeirinhas, o governo justificou que visa uma política de combate à “indústria da multa”. Contudo, são necessários estudos que demonstrem que a multa não colabore para maior cuidado e responsabilidade no transporte de crianças por meio do uso das “cadeirinhas”, que têm indubitavelmente contribuído para a redução dos acidentes fatais.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, OMS, o uso das cadeirinhas pode reduzir em até 60% a chance de morte de crianças em acidentes de trânsito. O Ministério da Saúde apontou uma queda de 12,5 % de acidentes fatais desde que o uso do item se tornou obrigatório.

Quanto ao aumento de prazo para a necessidade de exame de aptidão física e mental para renovação da carteira de habilitação, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET - aponta o exame de Aptidão Física e Mental é de fundamental importância, já que a adequada avaliação médica permite o afastamento temporário ou definitivo do condutor, portador de doença de risco para a segurança de trânsito, muitas delas incidindo em adultos jovens, faixa etária mais comprometida nos acidentes de trânsito, sendo de extrema importância para a redução da inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. Ademais, há estudos indicam que indivíduos portadores de doenças oftalmológicas dirigem com menos segurança e tem alto risco de provocar acidentes.

Quanto ao exame toxicológico, diversas pesquisas apontam o uso de substâncias

entorpecentes pelos motoristas de caminhões e ônibus no país. Conforme dados de pesquisas da Polícia Rodoviária Federal e do Ministério Público do Trabalho de Mato Grosso do Sul, antes da lei, 34% dos motoristas tinham usado algum tipo de droga. Na última pesquisa, em 2019, esse índice caiu para 14%, o que representa uma queda de 60% no consumo de drogas entre motoristas de caminhão e ônibus.

Essa queda no uso de drogas teve uma resultante redução significativa de acidentes envolvendo caminhões e ônibus, em 34% e 45%, respectivamente. Essa correlação é tão direta que o representante do sindicato dos profissionais de seguros do Distrito Federal, Carlos Cavalcante, explica que as seguradoras vão precificar o que chamou de aumento de risco potencial e já prevê um aumento nos prêmios para seguros de caminhões e ônibus. O professor da Fundação Getulio Vargas e especialista em seguros Gilvan Candido engrossa o coro: "Os preços dos seguros são baseados nos riscos potenciais do condutor. O fim da obrigatoriedade do exame aumenta o risco, por isso aumenta o preço".[17]

Sala das Comissões, de de 2019.

Deputado Dr. Luiz Antônio Teixeira Jr.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 179/2019

Dê-se nova redação ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, na forma como se segue:

> "Art. 19.....
> .....
> § 5º No processo de inovação digital para efeito de atualização, modernização, toda inovação tecnológica relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput poderá ser exercida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União de acordo com os dados enviados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

JUSTIFICAÇÃO

O DENATRAN deve manter as autonomias do estado para expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a

[17] https://veja.abril.com.br/economia/fim-de-exame-toxicologico-fara-preco-do-seguro-de-caminhoes-disparar/

finalidade de melhor fiscalização destes

Hoje os DETRANs estaduais são responsáveis por estes documentos e a arrecadação das respectivas taxas. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa este controle de arrecadação para o governo federal, rompendo a atual estrutura de organização e arrecadação das taxas referentes aos serviços de fiscalização, credenciamento, controle e regulação de todo o sistema.

Essa emenda visa a manutenção e fortalecimento dos entes federados, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da União como ocorre hoje nos governos modernos.

A proximidade, a facilidade de acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilita em muito a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Ademais, a manutenção das atuais competências nos estados, contribui para a significativa diminuição de possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Sala das Reuniões, 01 de outubro de 2019.

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal - PDT/RS

EMENDA MODIFICATIVA Nº 180/2019

Dê-se nova redação ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, na forma como se segue:

> "Art. 147. .....
> .....
> §2º.....
> III – exame médico pericial de aptidão física e mental será realizado por profissional médico especialista em medicina de tráfego e a avaliação psicológica será realizada por profissional psicólogo especialista em psicologia de trânsito, conforme regulamentação dos respectivos Conselhos profissionais.

JUSTIFICAÇÃO

Os altos índices de acidentes de trânsito podem ser diminuídos através de uma boa avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato à primeira habilitação de transito, se realizada por profissional médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do Conselho Federal de Medicina no último dia 19/09/2019. Considera-se que outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da

função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

Conforme divulgado pelo Conselho Federal de Psicologia, a título de exemplo[18]:

> *"Com a necessidade de normatização e qualificação de procedimentos relacionados à prática da avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) instituiu a Resolução 016/2002, acerca do trabalho do Psicólogo nessa área. Em 2 de março de 2010, a Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas declarou a década 2011 – 2020 a "Década de Ação para Segurança Viária. (...) A declaração tende a incentivar a produção de conhecimentos e criação de políticas públicas em relação ao trânsito, bem como, a ampliação da Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL* ***atuação dos psicólogos desta área que têm como foco o comportamento, principal causador de acidentes de trânsito. O CFP apresentou junto a 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança Transito, auspiciada pela ONU, em 2015, o seminário Proposição de Indicadores Comportamentais de Segurança e os seus Impactos na Avaliação Psicológica para o Trânsito com a reunião de participantes nacionais e internacionais para a discussão e proposição de ações técnicas cientificas da psicologia do transito."***

Já a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) apresentaram ao corpo de conselheiros federais dados e informações alarmantes sobre a segurança no trânsito do País. Segundo esses associados, a apresentação, pelo Poder Executivo, de projeto de lei que altera o Código de Trânsito Brasileiro pode contribuir uma maior insegurança no transito do país.

Segundo os representantes da Abramet, uma das preocupações é a proposta de alteração dos locais de realização dos exames de aptidão física e mental. Segundo a proposta eles passarão a ser realizados na rede pública ou em consultórios particulares, não mais em clínicas credenciadas pelos Departamentos de Trânsito (Detran). Consideram que[19]:

> *"Ao longo dos anos, padronizamos as condutas na avaliação médica para habilitação de motoristas, a partir de conceitos e bases científicas, além de consensos aprovados internacionalmente. Por meio delas, os médicos da Medicina de Tráfego que realizam esses Exames têm a oportunidade de promover a saúde e a segurança no trânsito", destacou o presidente da Abramet, Juarez Molinari."*

"**Medicina de tráfego**– Reconhecida como especialidade médica desde 1994 (Resolução CFM nº 1.402/94), a Medicina de Tráfego busca estudar as causas e meios de prevenção dos acidentes de trânsito. Nos últimos anos, tem se destacado na colaboração com o Poder Público na construção de normas que protejam a saúde e garantam a mobilidade saudável e sustentável."

Diante dessas informações, fica claro que não podemos regredir no combate à prevenção aos altos índices de acidentes de trânsito. Profissionais dedicados vem se especializando em tráfego há anos, trabalhado ativamente com subsídios técnicos para a elaboração do ordenamento legal e modificação do comportamento do usuário do sistema de circulação viária.

---

[18] https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf

[19] https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28298:2019-06-14-17-26-06&catid=3

Foi graças ao trabalho e o alto grau de estudos e pesquisas realizadas pela Abramet, por exemplo, que se elaborou a diretriz 'Alcoolemia e direção veicular segura', uma das bases para a aprovação da chamada Lei Seca".

Conto com o compromisso de todos os membros desta Comissão com o transito seguro e com a manutenção de vidas para evitarmos este retrocesso.

Sala das Reuniões, 01 de outubro de 2019

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal - PDT/RS

EMENDA ADITIVA Nº 181/2019
(Do Sr. MOSES RODRIGUES)

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105 .....
.....
VIII – extintor de incêndio com carga de pó ABC, com especificações definidas pelo CONTRAN.
..... (NR)"

JUSTIFICATIVA

A Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015, expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tornou facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada. Os argumentos apresentados pelo órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito são vagos e contrariam os normativos anteriores expedidos pelo próprio Contran.

Até então, a Resolução nº 157/2004 estabeleceu a obrigatoriedade do extintor de incêndio para os veículos automotores. Nessa mesma resolução, ficou estabelecido que, a partir de 1º de janeiro de 2005, todos os extintores com carga de pó BC deveriam ser substituídos por extintor novo com carga de pó ABC.

Após sucessivas prorrogações, o prazo para que os proprietários de veículos substituíssem os extintores para a categoria ABC foi prorrogado com último prazo para 1º de outubro de 2015, quando se

aproximou do último prazo, o Contran contrariando todos os estudos técnicos feitos por ele próprio anteriormente, decidiu em 17 de setembro tornar o extintor de incêndios, um item de segurança facultativo em carros de passeios perto do último prazo da obrigatoriedade que era 1º de outubro de 2015.

Ora, não é plausível que o Contran, de um momento para outro, entenda que o extintor de incêndio não é mais considerado item de segurança do veículo e decida tornar facultativo o seu uso, deixando vulneráveis os ocupantes dos veículos em caso de incêndio.

Desse modo, a fim de trazer segurança jurídica e evitar que o Contran aja de modo imprudente, propomos essa emenda inserindo no CTB a exigência do extintor de incêndio com carga de pó ABC em todos os veículos automotores, protegendo a vida e a integridade física de condutores e passageiros.

Sendo que ao Contran, caberia somente regulamentar as especificações técnicas desses equipamentos, tal qual já o fez na Resolução nº 157/2004.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2019.

Deputado MOSES RODRIGUES
MDB/CE

EMENDA MODIFICATIVA Nº 182/2019

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescentem-se os seguintes dispositivos ao PL 3267/2019:

"Art. 1º. A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico contendo a assinatura de ambas as partes através de processo de certificação digital, conforme padrão ICP-Brasil.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal aprimorar a regra contida no parágrafo único do artigo 134 do Código de Trânsito Brasileiro, de modo a preservar e assegurar, de forma induvidosa, que os procedimentos relativos à comprovação da transferência de propriedade de veículos adotem os requisitos necessários à segurança e à legalidade do documento eletrônico.

Como consta do art. 134 do CTB, a comunicação de transferência do veículo poderá se dar em meio físico ou através de documento eletrônico.

O mesmo dispositivo legal prevê clara e expressamente que o comprovante de transferência de propriedade deve ser "devidamente assinado e datado"

Assim, se a comunicação de transferência de veículo for realizada por meio eletrônico, a assinatura de ambas as partes deve se dar por meio da utilização de certificado digital, conforme padrão ICP-Brasil

A transferência de propriedade de veículos é tipicamente um negócio jurídico bilateral, razão pela qual a comunicação realizada junto aos órgãos de trânsito deve necessariamente contar com a assinatura de ambas as partes.

Ou seja: o documento eletrônico deve ser assinado digitalmente pelos dois lados do negócio jurídico celebrado como forma de manifestação recíproca de vontade. Só aí, com as duas assinaturas apostas no documento digital, será possível considerá-lo juridicamente válido, consistente e completo.

Além disso, o documento eletrônico deve respeitar fielmente todos os dispositivos legais próprios da sua constituição jurídica, especialmente para fins de registro público: (i) Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, que criou no Brasil a chamada Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP-Brasil; e (ii) Lei Federal nº 11.977/2009 que instituiu o sistema de registro eletrônico para os serviços de registros públicos.

Por essas razões, entendemos que a presente emenda agrega ao art. 134 do CTB a necessária observância dos dispositivos legais que disciplinam os documentos eletrônicos no Brasil, e ainda, o inafastável respeito à manifestação de vontade das partes do negócio jurídico veicular, com a segurança técnica e jurídica que cabe ao Estado garantir.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado Efraim Filho
Democratas/PB

EMENDA Nº 183/2019

Suprima-se a alteração do art. 168 da Lei 9.503/1997, constante do art. 1º do projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei sob análise promove diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, na maioria de seu conteúdo, facilita a aplicação de sanções a infratores, flexibiliza normas de segurança (inclusive para crianças).

É a presente emenda para suprimir a esdrúxula inclusão do parágrafo único ao art.

168 do Código, nos termos do projeto, posto que define apenas a advertência nos casos de descumprimento das regras de segurança na condução de crianças com idade inferior aos 10 anos.

É a presente emenda para garantir a punição, nos termos previstos atualmente pelo Código, também no caso de infração relativa ao modo de condução das crianças nos veículos, ou seja, que seja observado o seu transporte no banco traseiro e com o uso de instrumentos de retenção até determinada idade (art. 64 do Código), rechaçando a minimização da penalidade para mera advertência. É pela vida das crianças que propomos a presente emenda.

Sala da Comissão,

Deputado **ARLINDO CHINAGLIA**
PT/SP

EMENDA Nº 184/2019

Modifique-se o §3º do art. 13 da Lei 9.503/1997, alterado pelo art. 1º do projeto, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13 .....

.....

§3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida, alternadamente, por especialistas que a compõem e por representantes dos órgãos públicos com assento no CONTRAN, conforme definido no regulamento de cada câmara temática." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei sob análise promove diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, inclusive centralizando nos órgãos da União a condução das câmaras técnicas.

Ocorre que, as atribuições das câmaras técnicas se vinculam a estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para as decisões do CONTRAN, não sendo democrática a definição do projeto de impor a centralidade da coordenação apenas para os representantes do órgão máximo da União e dos ministérios que atuam no conselho, posto que isso subjuga a atuação das comissões técnicas à vontade do governo de momento.

É a presente emenda para apresentar uma sugestão de alternância na coordenação das comissões técnicas, respeitando os especialistas e garantindo a atuação dessas instâncias conforme o interesse público e não a conveniência de governos.

Sala da Comissão,

Deputado **ARLINDO CHINAGLIA**
PT/SP

EMENDA Nº 185/2019

Sejam suprimidas as alterações no inciso I e no §5º do art. 261 da Lei 9.503/1997, constantes no art. 1º do projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei sob análise promove diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, na maioria de seu conteúdo, facilita a aplicação de sanções a infratores, flexibiliza normas de segurança (inclusive para crianças).

É a presente emenda para suprimir as alterações relativas ao aumento da pontuação na carteira dos infratores das normas de transito para fins de aplicação de sanções por entender que essas alterações põem em risco a vida e integridade das pessoas e a segurança nas vias.

Sala da Comissão,

Deputado **ARLINDO CHINAGLIA**
PT/SP

EMENDA Nº 186/2019

Suprimam-se as alíneas "e", "g" e "h" do inciso I do art. 5º do projeto, para evitar as revogações dos referidos dispositivos da Lei 9.503/1997.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei sob análise promove diversas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, na maioria de seu conteúdo, facilita a aplicação de sanções a infratores, flexibiliza normas de segurança (inclusive para crianças).

É a presente emenda para suprimir as revogações constantes do projeto com o propósito de: 1) que seja mantida a aplicação das penalidades e medidas administrativas definidas nas resoluções do CONTRAN (parágrafo único do at. 161 do Código) e 2) que sejam mantidas as previsões da cassação da habilitação nos casos de condenação judicial pela prática de delitos de trânsito (inciso III do caput do art. 263 e incisos I e VI do caput do art. 268, todos do Código).

Sala da Comissão,

Deputado **ARLINDO CHINAGLIA**
PT/SP

EMENDA Nº 187/2019

Suprima-se do Artigo 5º do Projeto de Lei 3267/2019, na forma abaixo estabelecida.

Art. 1º Suprime a revogação do Artigo 148-A prevista na alínea "b" do Inciso I do Projeto de Lei 3.267/2019

.....

Acrescente-se os seguintes dispositivo ao PL 3267/2019:

"Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

'Art. 148-A. O exame toxicológico de que trata o art. 147 da Lei 9.503/1997 buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

.....

§ 5º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no art. 148-A, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos nos prazos previstos na lei fará jus a desconto de 20% nos valores das penalidades pecuniárias oriundas de infrações de trânsito sob responsabilidade da União.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais, mantendo-se a exigência do exame toxicológico de larga janela de detecção para as categorias C, D e E.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos importante garantir que as exigências destes exames sejam efetivas, com as respectivas periodicidades e técnicas seguras de realização.

Além disso, a presente emenda tem o objetivo também de estimular as boas práticas, no aspecto da segurança viária dos veículos pesados, concedendo importante benefício representado pelo desconto de 20% nas multas aplicadas no âmbito das autoridades de trânsito federais.

Pela relevância dessa emenda, esperamos contar com o apoio dos/as nobres pares para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução da mortalidade e morbidade relacionadas ao trânsito.

Sala da Comissão, em de de 2019

Deputado LEUR LOMANTO JÚNIOR

EMENDA ADITIVA 188/2019 AO PL 3267/2019

Emenda ao Projeto de Lei 3267/2019, alterando a redação do artigo 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147(...)

§6º O aprendizado necessário para as avaliações previstas nos incisos III, IV e V do *caput* será prestado gratuitamente pela União ou pelo pertinente serviço social autônomo."

JUSTIFICATIVA

Cuida-se, em apertada síntese, de emenda modificativa ao projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que altera a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, também denominado Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta visa reorganizar o texto da lei e adequá-lo aos anseios sociais de diminuição da morbimortalidade no trânsito.

O Governo Federal, ao encaminhar o presente Projeto de Lei, apresentou a justificativa da necessidade de diminuição dos custos para a população na obtenção e renovação da carteira de habilitação. Todavia, a alteração legislativa pretendida é direcionada para os exames de aptidão física e mental, bem como a psicológica que, em estudo comparativo nos Estados, consiste na parcela de menor impacto ao cidadão e, na outra ponta, representa garantia de segurança no trânsito.

Assim, identificamos que o valor principal despendido pelo cidadão diz respeito ao pagamento de aulas de direção veicular, principalmente porque o CONTRAN define número mínimo de aulas para que o candidato esteja habilitado para realizar o exame de direção.

Dessa forma, considerando o anseio governamental de reduzir os custos do cidadão para a obtenção da CNH, apresentamos a proposta de emenda garantindo o aprendizado gratuito. Estando presentes os requisitos formais e materiais que

permitem a apresentação da presente emenda, pugna-se pelo seu regular processamento.

Sala das comissões, 02 de outubro de 2019.

MAURO LOPES
Deputado Federal
Gabinete 844

EMENDA Nº 189/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações nos arts. 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 147. .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos especialista em tráfego e psicólogos especialistas em trânsito, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal conforme os seguintes critérios:

I – médicos e psicólogos deverão estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional e estar exercendo a profissão há, pelo menos, dois anos;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou ter concluído o Programa de Residência em Medicina do Tráfego;

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP);

IV – os locais de realização dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica devem ser de atividade médica e psicológica exclusivas para este tipo de procedimento.

V – todos os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica devem ser distribuídos imparcialmente, através de divisão equitativa obrigatória, aleatória e impessoal, entre as entidades credenciadas pelo órgão executivo do trânsito, observada a proximidade com o local de residência do periciado, conforme regulamentação do órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. (NR)"

"Art. 148. .....

.....

§ 7º O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal

deverá disponibilizar na internet a relação das entidades credenciadas para a realização dos exames de que trata o *caput* deste artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A causa da grande maioria dos acidentes de trânsito está relacionada a fatores humanos, ou seja, ao motorista do veículo. Por isso, é necessária maior atenção ao processo de formação e capacitação do condutor.

Um dos instrumentos de que dispõem os órgãos de trânsito são os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica. Tais exames são exigidos para a obtenção do documento de habilitação e devem ser renovados conforme estabelece a lei.

Muito se questiona acerca da eficácia desses exames. O argumento, de fato procedente, é o de que são realizados em geral por profissionais desqualificados, com rapidíssima duração, que só servem para arrecadar dinheiro dos condutores.

Por esse motivo, propomos emenda estabelecendo critérios para médicos e psicólogos realizarem os exames. É necessário que tenham especialidade em medicina de tráfego e psicologia do transito, a fim de atestarem com segurança a capacidade do condutor para dirigir veículo automotor. Além disso, as clínicas devem ser exclusivas para realizarem esses exames.

Propomos, ainda, que os exames sejam distribuídos de forma aleatória e equitativa entre as entidades credenciadas, sem que o periciado possa escolher com qual médico ou psicólogo deseja realizar o exame. Essa medida, juntamente com a exigência da divulgação da relação de entidades credenciadas, visa a garantir a isenção, transparência e idoneidade do exame.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HIRAN GONÇALVES

EMENDA Nº 190/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe a seguinte modificação no art. 19 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 147. .....

.....

§ 5º No processo de inovação digital para efeito de atualização toda inovação tecnológica e sua modernização relacionada ao processo de habilitação, a competência prevista no inciso VII do caput será mediante delegação pelo órgão executivo de trânsito da União ao órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, conforme dados enviados por estes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O órgão máximo executivo de trânsito deve manter as autonomias dos estados para expedir a permissão para dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal com a finalidade de melhor fiscalização destes .

Hoje os Detrans estaduais e do distrito federal são responsáveis por estes documentos e a arrecadação das taxas para eles. O órgão máximo de transito Denatran assumindo essas prerrogativas passa este controle de arrecadação para o governo federal.

Deve ser o objetivo da união o fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e a descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A união proporcionará a todos os estados acesso igualitário à tecnologia, inovações digital, atualização e acompanhamento.

Proporcionando diminuição de custos ao cidadão e uma melhora padronizada permanente dos serviços, o que não seria possível a realização por vários estados da federação.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação..

O que propomos é que a União, através do órgão executivo máximo de trânsito (Denatran), possa oferecer possibilidades aos estados, propiciando a todos, sem distinção, um atendimento excepcional e digno ,sem afetar as economias estaduais.

Portanto, é fato, e não há que se falar em burocracia, perda de tempo, mal atendimento ou custo exorbitante para o cidadão. Há condições reais da qualidade dos procedimentos serem oferecidos aos cidadãos, desde que a união, através de seu órgão máximo de trânsito, contribua inserindo os estados neste processo respeitando sua autonomia além do aspecto federativo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HIRAN GONÇALVES

EMENDA Nº 191/2019

Inclua-se no art. 1º do projeto de lei em epígrafe as seguintes modificações no art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 147. .....

.....

§ 6º A realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade das entidades representadas pelo médico perito especialista em medicina do tráfego e do psicólogo perito especialista em psicologia do trânsito de acordo com as normas dos respectivos conselhos de classe, da Associação Brasileira de Medicina do tráfego e Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego, ABNT 14.970 ,além das contidas nesta lei.

§ 7º Os especialistas médicos e psicólogos credenciados deverão comparecer aos treinamentos realizados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou pelas entidades responsáveis pela fiscalização, supervisão, capacitação e formação continuada das atividades desses profissionais.

§ 8º Os honorários decorrentes da realização do exame pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão fixados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e terão como referência, respectivamente, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos e Conselho Federal de Psicologia.

§ 9º Será assegurado ao médico credenciado, até a data da publicação desta lei, que tenha concluído e sido aprovado no 'Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores' e ao psicólogo com curso de capacitação na área, o direito de continuar a exercer a função de perito examinador por até três anos. Após este prazo será exigido o título de especialista em medicina de tráfego expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira e do Conselho Federal de Medicina e titulo de especialista em psicologia do trânsito conforme o Conselho Federal de Psicologia." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A causa da grande maioria dos acidentes de trânsito está relacionada a fatores humanos, ou seja, ao motorista do veículo. Por isso, é necessária maior atenção ao processo de formação e capacitação do condutor.

Um dos instrumentos de que dispõem os órgãos de trânsito são os

exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica. Tais exames são exigidos para a obtenção do documento de habilitação e devem ser renovados, conforme proposto no PL nº 3.267/2019 – a cada 10 anos e, para condutores com mais de 65 anos, a cada 5 anos.

Muito se questiona acerca da eficácia desses exames. O argumento, de fato procedente, é o de que são realizados em geral por profissionais desqualificados, com rapidíssima duração, que só servem para arrecadar dinheiro dos condutores.

Por esse motivo a presente emenda estabelece a padronização nacional dos procedimentos de avaliação médica e psicológica nas pericias de transito com o objetivo de melhoria contínua dos processos, da fiscalização, da formação continuada e possibilitar uma base sólida de dados para políticas de segurança no transito.

A União passará a uniformizar, padronizar e atualizar os procedimentos e atos necessários relacionados à carteira nacional de habilitação e demais documentos relacionados ao trânsito, transferindo a tecnologia e atualizações aos estados e municípios melhorando de forma contínua e uniforme o atendimento para todo o país.

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da carteira nacional de habilitação.

Haverá significativa diminuição de custos aos Estados com extraordinária melhoria do atendimento ao cidadão já que pela presente proposta haverá uma padronização nacional.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HIRAN GONÇALVES

EMENDA Nº 192/2019

Modifique-se o § 2º do Art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997 constante no art. 1º do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 147. .....

.....

§ 2º.....

I – A cada 5 anos para condutores com a idade entre 18 anos até 30 anos;

II – A cada 10 anos para condutores com a idade acima de 30 anos até e 45 anos;

II – A cada 5 anos para condutores com a idade acima de 45 anos até e 70 anos;

III – A cada 3 anos para condutores com a idade acima de 70 anos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os erros de refração (miopia, hipermetropia, astigmatismo e presbiopia) causam dificuldade para enxergar com nitidez. Quando uma pessoa precisa se esforçar muito para focalizar uma imagem, é possível que ela esteja com um problema de refração, que precisará ser avaliado e corrigido.

É importante entender que existem outras doenças que podem estar causando esses sintomas, por isso, o paciente que apresenta esse tipo dificuldade deve procurar o médico oftalmologista, que irá conduzi-lo ao diagnóstico preciso e indicar as melhores opções de tratamento.

Os erros refrativos são, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a principal causa de deficiência de visão tratável no mundo. (Who, 2007) A insuficiência visual devido a anomalias da refração não corrigidas ou insuficientemente corrigidas, afeta cerca de 200-250 milhões de pessoas.

Nos últimos 50 anos, o número de pessoas míopes duplicou. Estima-se que em 2020 um terço da população mundial terá o problema na visão, em 2050, a metade. Ela ocorre quando o globo ocular cresce demais e fica maior do que o normal. Essa condição visual costuma se manifestar quando as crianças estão em idade escolar e piora gradualmente até que o globo ocular complete seu crescimento, entre os 18 e 23 anos para 90% da população. Nos demais, pode continuar havendo a progressão do grau. Além disso, está entre as três primeiras causas de cegueira permanente no mundo.

Estudos desenvolvidos em várias partes do mundo concordam que motoristas só podem dirigir com segurança quando tem uma visão mínima "para longe" de 92% (20/30) em um dos olhos ou de 84,5% em ambos os olhos. Nos indivíduos com erros de refração isso só pode ser atingido com a utilização de óculos ou lentes corretivas.

Assim a presente emenda, leva em consideração esses diversos fatores, para modelar melhor a periodicidade da realização do exame de aptidão física.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HIRAN GONÇALVES

EMENDA Nº 193/2019

Modifique-se o Art. 4 constante do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 4º As carteiras nacionais de habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta lei continuam com seus prazos de validade já estabelecidos pelos seus exames periciais." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa estabelecer um critério mais claro de

transição para a nova regra proposta no projeto de lei, garantindo os efeitos após a publicação da lei e prezando pela segurança jurídica.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HIRAN GONÇALVES

EMENDA 194/2019

Emenda aditiva

Acrescenta-se §1º e incisos ao art. 121 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com proposta de modificação pelo Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

Art 121 .....

"§1º. O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo expedido em meio físico, trata-se de cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*), conforme especificações estabelecidas pelo CONTRAN;

I - O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo expedido em meio físico terá validade de 10 anos;

II - A regularidade do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, com relação ao Licenciamento anual, será atestada mediante verificação nos sistemas informatizados pertinentes do pagamento das taxas devidas. " (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV) é um documento que todo proprietário de veículo automotivo deve possuir no Brasil, de acordo com a Lei 9.503/1997 e é obtido quando o proprietário do veículo faz o Licenciamento Anual de Veículos do carro. O documento deve ser renovado anualmente, é expedido em meio físico, em papel especial, sendo de porte obrigatório.

A proposta é de que ao invés de ser expedido em papel, ao ser expedido em meio físico, o seja em cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*), conforme especificações a serem estabelecidas pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.

Este documento que fornece um número de registro do veículo, em cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*) seria um documento padrão válido em todo o território nacional. A vantagem é a sua durabilidade e pela sua tecnologia, permitiria facilidades no policiamento e fiscalização de trânsito, bem como aplicação de penalidades e adoção de medidas administrativas on line, com maior rapidez.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Marcelo Ramos**
PL/AM

EMENDA 195/2019

Emenda aditiva

"Art.19.
.....
.....
.....

"§5º.....
.....
.....

§5 I – Os processos de inovação digital a que se refere este parágrafo, só serão exercidos diretamente e ficarão a cargo do órgão máximo executivo de trânsito da União apenas nos casos em que os Departamentos de Trânsito Estaduais – DETRANS, fizerem a opção de transferência de competência para o DENATRAN, ou encontrarem-se em estado de omissão ou inoperância em determinado processo.

JUSTIFICATIVA

Considerando que os Estados e o Distrito Federal, possuem a competência constitucional para organizar e prestar diretamente os serviços públicos de interesse local, conforme o disposto no inciso V do artigo 30º da Constituição Federal;

Considerando que os chamados processos de inovação digital, ainda que não especificados no PL em questão, geram aos Estados e ao Distrito Federal arrecadação que lhes é de direito pelos serviços prestados.

Considerando os artigos 33 e 34 da Resolução nº 689 do CONTRAN que estabelece que fica à cargo do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o efetivo registro do contrato e a determinação do respectivo valor, através de taxa, tarifa ou preço público, para esse procedimento e, ainda, que o órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal é responsável pela cobrança do respectivo valor de registro do contrato.

Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que:

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

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

Sendo assim, afora todo substancial embasamento jurídico que concede aos Departamentos de Trânsito Estaduais, a execução dos chamados serviços de inovação digitial, seria imprudente aceitar que o DENATRAN poderia tomar para sí esta competência, e executar com maestria todos em serviços, o que certamente acarretaria um caos na gerência do sistema de trânsito brasileiro.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Zé Vitor**
PL/MG

EMENDA 196/2019

Emenda aditiva

“Art.147.
.....
.....
.....”

IV – Toxicológico

“V – de noções de primeiros socorros...”

“VI – de direção veicular...”

§6º O Exame toxicológico a que se refere o inciso IV deste artigo, será aplicado; Na primeira habilitação e na renovação das carteiras de motoristas para as categorias C ” D” e E. Na metade da validade da CNH, ou seja, a cada 2,6 meses para a carteira com validade de 5 anos (para motorista com até 65 anos idade) e a cada 1,6 meses para a carteira com validade de 3 anos (motorista com mais de 65 anos). Deverá ter janela de detecção mínima de 90 dias.

JUSTIFICATIVA

Considerando a estimativa de que o Brasil é o quarto país mais violento do mundo nas estradas e estudos demonstrando que milhares de mortes foram evitadas com a exigência do exame. É obrigação do Legislador, trabalhar em prol de um País com menos mortes nas ruas e estradas, desta forma, é de fundamental importância a exigência do exame toxicológico nos casos em que especifica esta proposta.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Júnior Mano**
PL/CE

EMENDA 197/2019

Emenda modificativa - aditiva

Modifica-se o art. 115 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, a partir da proposta de modificação pelo Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

“Art. 115. O veículo será identificado por meio de dispositivo passivo de identificação por rádio frequência e por meio de placas dianteira e traseira, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
.....

§ 9º As placas deverão possuir lacre com tecnologia eletrônica que permita a identificação do veículo ao qual estão atreladas, na forma a ser regulamentada pelo Contran.

§10º Os dispositivos passivos de identificação por rádio frequência deverão obedecer ao padrão adotado pelo mercado brasileiro e serão afixadas, uma

única vez, das seguintes formas:
I. nos veículos automotores, serão afixadas na parte superior do para-brisa dianteiro;
II. nos demais veículos, que não possuem para-brisa dianteiro, os dispositivos de identificação por rádio frequência serão incorporadas em invólucros resistentes a intempéries, afixados conforme regulamentação específica estabelecida pelo CONTRAN.
III. no caso de inutilização do dispositivo por quaisquer motivos, a baixa de seu registro e sua substituição serão regulamentados pelo CONTRAN.

§11º Tais dispositivos poderão ser utilizados para a prestação de serviços por meio de iniciativas públicas e privadas." **(NR)**

JUSTIFICAÇÃO

Os sistemas inteligentes de transportes (ITS), tem entre seus componentes a identificação veicular, utilizada na grande maioria das aplicações de ITS – e deve ser entendida como um conjunto de recursos de hardware, software e telecomunicações que interagem para atingir, do ponto de vista funcional, o objetivo de, automaticamente, conseguir extrair e transmitir, digitalmente, a identidade dos veículos.

As tecnologias utilizadas para identificar um veículo podem envolver tanto sistemas embarcados que transmitem uma identidade digital, quanto os sistemas que, instalados na infraestrutura da via, reconhecem as placas veiculares utilizadas para identificação dos veículos circulantes nos mais diversos países.

A Legislação Brasileira precisa acompanhar o entendimento desses sistemas e estabelecer limites de sua aplicação, e assim a presenta emenda pretende contribuir para que estas novas tecnologias sejam aplicadas e a identificação veicular seja adotada de maneira mais eficiente não somente nas atividades de operação e controle de tráfego, mas também, como contribuição às atividades de planejamento e projeto de sistemas de transportes.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Pedro Lucas Fernandes**
PTB/MA

EMENDA 198/2019

Emenda aditiva- modificativa

Acrescenta-se inciso XXII ao art. 24 e consequentemente, modifica o inciso V do art. 22; o inciso VI do art. 21; e o inciso III do art. 20, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com proposta de modificação pelo Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I .....;

"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, **excetuadas aquelas relacionadas no inciso XXII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;" (NR)**

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 - .....;

"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; **excetuadas aquelas relacionadas nos incisos XXII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;" (NR)**

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

I - ..... :

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

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

I -.....;

"**XXII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de velocidade, dentro dos limites territoriais, nas vias urbanas e rurais, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.**" **(NR)**

JUSTIFICAÇÃO

Com a política de retirada de radares das rodovias federais, imposta pelo atual governo federal, os índices de vitimização decorrentes de acidentes de trânsito tendem a aumentar, sendo que os custos hospitalares com o atendimento dos acidentados recai em sua maioria sobre a rede pública municipal de saúde.

A arrecadação dos valores de multas de excesso de velocidade implicará em uma medida compensatória de recursos, uma vez que o município deixará de utilizar seus recursos orçamentários com matérias relacionadas ao trânsito e aplicará na saúde pública, e os valores provenientes da arrecadação das multas serão utilizados em engenharia, fiscalização e educação de trânsito.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Cacá Leão**
PP- BA

EMENDA 199/2019

Emenda aditiva

Acrescenta-se o art. 338-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com proposta de modificação pelo Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

Art 338 .....

"**Art 338-A** No processo de inovação tecnológica com a utilização de documentos contendo microcontroladores (*chip*) e dispositivo de identificação por radiofrequência, a competência exclusiva de fornecimento passa a ser da Empresa Pública Federal - Centro Nacional de Tecnologias Eletrônica Avançada S/A." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil precisa de investimentos e projetos para a melhoria dos meios de transportes e maior fluência do trânsito nas grandes cidades. Nesse sentido, faz-se necessário estudos e investimento envolvendo sistemas inteligentes de transportes e trânsito, de forma a contribuir para a redução de acidentes e para o aumento da mobilidade.

Uma Empresa Pública Federal seria um estímulo para a evolução e melhoria dos mais variados serviços relacionados aos transportes que podem ser atendidos e melhorados utilizando-se soluções de ITS, destacam-se sobremaneira a operação e o controle do fluxo de veículos, assim como a fiscalização do cumprimento de regras de trânsito.

Seria notório que um Centro Nacional de Tecnologias Eletrônica Avançada, no formato de Empresa Pública Federal, e sociedade anônima, garantiria que serviços e as tecnologias de identificação automática de veículos, cargas em trânsito, o fornecimento de informações de trânsito, a detecção de veículos roubados e cargas desviadas, o controle de passagem em locais pedagiados, o gerenciamento da logística de veículos e o gerenciamento de serviços de transporte público.

O Brasil, por sua competência, poderia assim garantir o desenvolvimento e prestação desses respectivos serviços com investimentos nos sistemas inteligentes de transportes e trânsito.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Gustinho Ribeiro**
SOLIDARIEDADE/SE

EMENDA 200/2019

Emenda aditiva

Acrescenta-se §12º ao art. 159 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com proposta de modificação pelo Projeto de Lei nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

Art 159 .....

"§12º A Carteira Nacional de Habilitação expedida em meio físico trata-se de cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*), conforme especificações estabelecidas pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um documento que atesta a aptidão de um cidadão para conduzir veículos automotores terrestres. Portanto, seu porte é obrigatório ao condutor de qualquer veículo desse tipo e deve ser renovado anualmente, sendo que é expedido em meio físico, em papel especial.

A proposta é de que ao invés de ser expedido em papel, ao ser expedido em meio físico, o seja em cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*), conforme especificações a serem estabelecidas pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.

Este documento em cartão plástico do tipo policarbonato contendo microcontrolador (*chip*) de proximidade (*contactless*) seria um documento padrão válido em todo o território nacional. A vantagem é a sua durabilidade e pela sua tecnologia, permitiria facilidades no policiamento e fiscalização de trânsito, bem como aplicação de penalidades e adoção de medidas administrativas on line, com maior rapidez.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Sérgio Toledo**
PL/AL

EMENDA Nº 201/2019

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

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 98-A. Fica permitida a utilização de rodas e pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas em veículos fora-de-estrada, até o limite de cinquenta por cento do diâmetro externo do conjunto formado por roda e pneu, observadas restrições impostas pelo fabricante e exigências fixadas pelo CONTRAN."

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo adequar a legislação de trânsito a uma prática que já é bastante difundida entre os chamados "trilheiros": a personalização das rodas e penus do veículo off-road para melhorar seu desempenho em trilhas. Esses veículos, ao serem personalizados com rodas e pneus específicos para este fim – que geralmente excedem a sua largura- têm sofrido crescente autuação em rodovias, uma vez que, mesmo que o veículo seja destinado a trilhas, precisam eventualmente passar por perímetros urbanos.

O CONTRAN, no exercício das atribuições que lhe foram conferidas, editou a Resolução nº 292/08, que determina:

"Art. 8º Ficam proibidas:
I - A utilização de rodas/pneus que ultrapassem os limites externos dos pára-lamas do veículo;
....."

Ressalte-se que a presente proposição não atinge os veículos de passeio, que circulam em perímetros urbanos, mas apenas os veículos fora de estrada – chamados off-road. Dessa forma, a proposta é razoável ao criar a exceção apenas para este nicho de veículos.

Cabe ressaltar o compromisso daqueles que praticam a referida atividade tanto com a segurança de terceiros quanto da manutenção das condições do veículo, inclusive refletidos por meio dos códigos de conduta e boas práticas das Federações de Off-Road e clubes de trilhas, já existentes em diversos estados.

Tendo em vista que a presente emenda não traz nenhum prejuízo ou impacto ao erário ou a terceiros e corresponde a uma importante demanda desse grupo da sociedade, contamos com a colaboração dos excelentíssimos pares para sua aprovação.

Sala das Comissões, em de outubro de 2019.

Deputado **BACELAR**
PODEMOS/BA

EMENDA Nº 202/2019
(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

EMENDA ADITIVA 203/2019

Inclua-se onde couber

"Art.19. .....

.....

.....

"§5º.....

.....

§5 I – Os processos de inovação digital relacionado a sistema de inserção de dados, que se refere este parágrafo, só serão exercidos diretamente e ficarão a cargo do órgão máximo executivo de trânsito da União apenas nos casos em que o órgão Executivo de Transito Estadual ou do Distrito Federal fizerem a opção de transferência de competência para o DENATRAN, ou encontrarem-se em estado de omissão ou inoperância em determinado processo.

JUSTIFICATIVA

Considerando que os Estados e o Distrito Federal, possuem a competência constitucional para organizar e prestar diretamente os serviços públicos de interesse local, conforme o disposto no inciso V do artigo 30º da Constituição Federal;

Considerando que os chamados processos de inovação digital, ainda que não especificados no PL em questão, geram aos Estados e ao Distrito Federal arrecadação que lhes é de direito pelos serviços prestados.

Considerando os artigos 33 e 34 da Resolução nº 689 do CONTRAN que estabelece que fica à cargo do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o efetivo registro do contrato e a determinação do respectivo valor, através de taxa, tarifa ou preço público, para esse procedimento e, ainda, que o órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal é responsável pela cobrança do respectivo valor de registro do contrato.

Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que:

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

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

Sendo assim, afora todo substancial embasamento jurídico que concede aos Departamentos de Trânsito Estaduais, a execução dos chamados serviços de inovação digitial, seria imprudente aceitar que o DENATRAN poderia tomar para sí esta competência, e executar com maestria todos em serviços, o que certamente acarretaria um caos na gerência do sistema de trânsito brasileiro.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2019.

Deputado **Édio Lopes**
PL/RR

PROPOSTA DE EMENDA 204/2019 AO PROJETO DE LEI Nº 3267
(Do Sr. Deputado Mauro Lopes)

PROJETO DE LEI Nº3267, DE 2019

Inclua no art. 1º do PL 3.267/2019, as seguintes alterações nos 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:

.....
.....

§ 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 legislação de trânsito com conteúdo conforme regulamentação do CONTRAN;

IV - Revogar

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.

.....
....." (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 das laterais e traseira da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTOESCOLA na cor preta.

§1º - No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando regulamentado e previsto pelo CONTRAN, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo das laterais e traseira 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 e dispositivos tecnológicos, 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 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 Centros de Formação de Condutores, únicos responsáveis pela formação de condutores.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutor e examinador de Trânsito 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 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 dois pontos referentes à formação de condutores. O primeiro aspecto refere-se ao 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 das comissões, 03 de outubro de 2019.

MAURO LOPES

Deputado Federal

Gabinete 844

EMENDA MODIFICATIVA Nº 205/2019

Dê-se ao art. 40 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 1º do projeto de lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

"Art. 1º. .....

"....

"Art. 40. ....

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;

....

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a restaurar o texto atualmente vigente do inciso I do art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro, decorrente de Lei aprovada pelo Congresso Nacional no ano de 2016, com o objetivo de ampliar a segurança de condutores nas rodovias.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **Pompeo de Mattos**
PDT/RS

EMENDA ADITIVA Nº 206/2019
(Do Sr. Rogério Correia)

Emenda ao Projeto de Lei 3267/2019, que derroga a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 258(...)

§5º Os valores arrecadados serão destinados exclusivamente às ações de saúde e educação no trânsito.

JUSTIFICATIVA

A emenda ao PL 3267/2019 em comento tem por escopo dar instrumentos aos governos locais e regionais para atuarem na redução dos acidentes de trânsito e no cuidado das vítimas. De um lado, resta imprescindível a adoção de ações voltadas a educação no trânsito, precipuamente em relação aos jovens em formação. Na outra ponta, é imprescindível direcionar os valores arrecadados para o cuidado das vítimas

e suplementar o orçamento da saúde.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Rogério Correia
PT/MG

EMENDA ADITIVA Nº 207/2019
(Do Sr. Rogério Correia)

Emenda ao Projeto de Lei 3267/2019, que derroga a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a inclusão do artigo 147-A, que terá a seguinte redação:

"Art. 148(...)

§6º - Os profissionais credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão participar das atividades de educação no trânsito, nos termos de regulamento editado pelo CONTRAN"

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa aditar o projeto de lei de iniciativa do Presidente da República, que altera a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. A emenda proposta tem por objetivo pensar a segurança do trânsito de forma antecedente, garantindo que o processo educacional para o trânsito se dê na formação do indivíduo.

Assim, caso tenhamos o interesse em realmente elevarmos o nível de civilidade e segurança nas vias e rodovias, com a diminuição da morbimortalidade, imprescindível que as ações estatais se deem nas escolas de todos o país.

Ademais, nada mais justo que esse trabalho seja realizado por profissionais que façam parte do sistema avaliativo, tendo eles maior capacidade para apresentarem aos alunos noções de saúde no trânsito. Essas noções podem e devem ser replicadas aos condutores também já habilitados, com campanhas constantes de conscientização.

Na outra ponta, não podemos deixar a atribuição exclusivamente ao Estado, devendo incorporar nessas atividades àqueles que prestam serviço público

por delegação. Deve haver maior comprometimento dos prestadores com a sociedade e é isso que se pugna com a presente emenda.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Rogério Correia
PT/MG

EMENDA MODIFICATIVA Nº 208/2019
(Do Sr. Rogério Correia)

Emenda ao Projeto de Lei 3267/2019, que derroga a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147. .....

.....

§ 2º As avaliações médicas e psicológicas serão realizadas, no local de residência ou domicílio do examinado, por profissional perito especializado em medicina e psicologia do trafego, credenciados ou autorizados pelos órgãos executivos de transito dos estados ou do distrito federal, de caráter renovável e nos seguintes prazos:

I – 5 anos de validade para o condutor com idade superior a 18 e inferior a 30 anos de idade;

II – 10 anos de validade para o condutor maior que 30 e inferior a 45 anos de idade;

III – 5 anos de validade para o condutor maior que 45 e inferior a 70 anos de idade;

IV – 3 anos de validade para o condutor acima de 70 anos de idade.

§3º As avaliações médica e psicológica previstas no parágrafo anterior serão realizadas em período inferior quando o caso clínico assim o indicar, quando o condutor adquirir doenças definidas pelas respectivas classes profissionais como suscetíveis de acompanhamento rotineiro, bem como nas hipóteses de acidente com vítima ou suspensão do direito de dirigir. (NR)

JUSTIFICATIVA

Os erros de refração (miopia, hipermetropia, astigmatismo e presbiopia) causam dificuldade para enxergar com nitidez. Quando uma pessoa precisa se esforçar muito para focalizar uma imagem, é possível que ela esteja com um problema

de refração, que precisará ser avaliado e corrigido. É importante entender que existem outras doenças que podem estar causando esses sintomas, por isso, o paciente que apresenta esse tipo dificuldade deve procurar o médico oftalmologista, que irá conduzi-lo ao diagnóstico preciso e indicar as melhores opções de tratamento. Os erros refrativos são, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a principal causa de deficiência de visão tratável no mundo. (Who, 2007) A insuficiência visual devido a anomalias da refração não corrigidas ou insuficientemente corrigidas, afeta cerca de 200-250 milhões de pessoas.

Nos últimos 50 anos, o número de pessoas míopes duplicou. Estima-se que em 2020 um terço da população mundial terá o problema na visão, em 2050, a metade. Ela ocorre quando o globo ocular cresce demais e fica maior do que o normal. Essa condição visual costuma se manifestar quando as crianças estão em idade escolar e piora gradualmente até que o globo ocular complete seu crescimento, entre os 18 e 23 anos para 90% da população. Nos demais, pode continuar havendo a progressão do grau. Além disso, está entre as três primeiras causas de cegueira permanente no mundo.

Estudos desenvolvidos em várias partes do mundo concordam que motoristas só podem dirigir com segurança quando tem uma visão mínima “para longe” de 92% (20/30) em um dos olhos ou de 84,5% em ambos os olhos. Nos indivíduos com erros de refração isso só pode ser atingido com a utilização de óculos ou lentes corretivas.

Mais de 1,6 milhão de pessoas ficaram feridas nos últimos 10 anos, ao custo de quase R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

De acordo com o Conselho Federal de Medicina, um balanço feito separadamente dos últimos 10 anos, de 2009 a 2018, aponta que os acidentes de trânsito deixaram mais de 1,6 milhão de feridos. Isso levou ao custo de quase R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

Faixa etária dos acidentados

Ao avaliar o volume total de vítimas graves do tráfego nos últimos dez anos (1.636.878), o CFM informa que 60% desses casos envolveram vítimas com idade entre 15 e 39 anos, sendo menor a frequência nas faixas etárias que vão de zero a 14 anos (8,2%) e em maiores de 60 anos (8,4%). Do total, quase 80% das vítimas eram do sexo masculino.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Rogério Correia
PT/MG

EMENDA MODIFICATIVA Nº 209/2019
(Do Sr. Rogério Correia)

Altera o PL 3267/2019, com a inclusão de proposta de alteração do texto do artigo 147, §3º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147. (...)

§3º Os exames previstos no *caput* também serão realizados na hipótese de acidentes com vítimas, custeados pelos valores arrecadados do seguro obrigatório."

JUSTIFICATIVA

A Lei 13.614/2018 institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, por meio da qual o Brasil assumiu o compromisso de reduzir em cinquenta por cento nesta década os índices de morbimortalidade decorrente de acidentes de trânsito. A referida norma, aprovada por esta casa, impõe aos órgãos governamentais a adoção de medidas efetivas garantidoras de segurança no trânsito.

Nesse sentido, em caso de acidentes com vítimas é preciso aferir a causa e as sequelas físicas e psicológicas não aparentes, acompanhando o condutor de forma completa, em um modelo pleno de assistência.

Além disso, os valores arrecadados pelo seguro obrigatório devem ser utilizados em prol da melhoria da segurança do trânsito, inserindo as seguradoras que gerenciam tais recursos como coparticipes nesse processo.

Desta feita, considerando a relevância temática e o cumprimento dos requisitos formais, pede-se o recebimento da presente emenda.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Rogério Correia
PT/MG

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PL 3267/19 - CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO

REQUERIMENTO N° 210 , DE 2019
(Do Sr. Rogério Correia)

SERVIÇO DE COMISSÕES ESPECIAIS
RECEBIDO
Em 03/10/19, às 15h23
Assinatura
Ponto 702345

Requer Audiência Pública para debater aspectos relacionados ao uso bicicleta como meio de transporte e o papel das ciclovias no trânsito brasileiro.

Senhor Presidente,

Nos termos do Art. 58, § 2°, inciso II, da Constituição Federal, combinado com o artigo 255, do Regimento Interno da Câmara Federal, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o plenário desta Comissão, a realização de Audiência Pública para debater o papel das Ciclovias no trânsito, bem como os aspectos legais necessários ao estímulo do uso da bicicleta e aprimoramento das condições de segurança dos ciclistas. Os convidados da audiência serão encaminhados posteriormente.

JUSTIFICATIVA

Transitar pelas cidades brasileiras utilizando a bicicleta como meio de transporte é um desafio, os espaços viários quase sempre não são adequados ao deslocamento seguro e harmonioso com os veículos motorizados. A existência de ciclovias ainda é rara e normalmente limitada as áreas centrais das grandes cidades. Nesse sentido, é fundamental aprofundar o debate sobre o modelo de mobilidade urbana que desejamos para nossas cidades e dentro disso, o papel das bicicletas no trânsito.

No ano de 2018, só na cidade de Belo Horizonte, foram registrados 337 acidentes envolvendo ciclistas, conforme informações da Rede Fhemig, que administra o

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Hospital de Pronto-Socorro João XXIII. Em âmbito nacional, no ano de 2018 foram internados quase 12.000 brasileiros em decorrência de envolvimento em acidentes de trânsito enquanto conduziam suas bicicletas.

Portanto, com o intuito de propor alterações legais necessárias ao estímulo do uso da bicicleta como meio de transporte e a ampliação das ciclovias nas cidades brasileiras, convidaremos entidades sociais, instituições não governamentais e especialistas nessa temática, para contribuir com o debate desta comissão destinada a proferir parecer sobre o PL 3267/2019 que altera o Código Brasileiro de Trânsito.

Solicito assim, apoio dos nobres Pares para aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões, de setembro de 2019.

Deputado Rogério Correia

PT/MG

EMENDA Nº 211/2019

Dá nova redação ao art 64, caput do projeto de lei em epígrafe:

"Art. 64.

"Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, as crianças com idade de até dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão dispositivos de retenção adaptados ao peso e à idade;

I– As Crianças com até um ano de idade deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "bebê conforto ou conversível" instalado no sentido inverso ao da posição normal do banco do veículo.

II – As crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "cadeirinha" instalado voltado para o painel dianteiro do veículo.

III – As crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a dez deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "assento de elevação".

IV – As crianças com idade superior ou igual a dez anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o cinto de segurança do veículo.

Justificação

Há evidências da eficácia da legislação que torna obrigatório o uso adequado de dispositivos de retenção para crianças, pois ela incrementa o seu efetivo uso, o que leva à redução de índices de mortalidade e de ferimentos no trânsito. A utilização de assentos de segurança para crianças está entre as mais importantes medidas preventivas para reduzir mortes e ferimentos decorrentes de acidentes de trânsito.

No que tange à proposta referente ao art; 64, a justificativa é que "*tem-se a intenção de afastar dúvidas quanto à manutenção da exigência de dispositivo de retenção especial ("cadeirinha") para crianças, considerando o decidido pelo Supremo Tribunal Federal na ADI no 2.998*".

No entanto, o artigo nº 64 do projeto de lei nº 3,267/2019 determina que crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão cinto de segurança. Nessa idade, a maioria das crianças brasileiras não atingiram peso e altura que possibilitem o uso seguro do cinto de 3 pontos do veículo sem a devida elevação.

A redação dada pelo projeto de lei em epígrafe, expõe ao risco de morte e ferimentos as crianças brasileiras transportados no interior dos veículos. Diretriz do Conselho Federal de Medicina/Associação Médica Brasileira/Associação Brasileira

de Medicina de Tráfego (disponível em www. abramet.org.br/ diretrizes), acordada com a Sociedade Brasileira de Pediatria e ONG criança Segura é transcrita abaixo:

O assento de elevação é indicado nas situações onde a cadeirinha tornou-se pequena para a criança devido ao seu crescimento, embora ainda não tenha alcançado altura suficiente para utilizar e beneficiar-se do uso do cinto de segurança próprio do veículo. São especialmente projetados para se ajustar ao banco traseiro do automóvel, elevando a criança a uma altura tal que permita que o cinto de segurança fique corretamente posicionado. O cinto de segurança do automóvel ideal para este posicionamento é o de três pontos. Seu uso é aconselhado até a criança atingir 36 kg e completar aproximadamente 10 anos de idade.

"Quando uma criança passa a utilizar prematuramente o cinto de segurança do veículo, a faixa subabdominal posiciona-se sobre o abdome e a transversal atravessa o pescoço e a face (figura abaixo). Este posicionamento predispõe a criança ao risco de graves lesões cervicais, torácicas e abdominais e de morte (síndrome pediátrica do cinto de segurança).

"Crianças em uso de dispositivos de retenção apropriados, no caso de acidente automobilístico têm alta redução nos índices de risco de morte e de sofrer ferimentos graves; apresentam ocorrência de trauma de crânio menor para a faixa etária de 2 a 5 anos; de 4 a 7 anos, usando cinto de segurança, posicionadas em assentos de elevação (boosters), apresentam acentuada redução dos ferimentos classicamente associados aos acidentes de trânsito: cabeça, pescoço, coluna, abdome e membros inferiores".

As exigências legais estabelecidas devem visar bem atender e cumprir os propósitos da melhor evidência científica para a segurança do transporte veicular de crianças e nesse sentido esperamos o apoiamento a esse PL.

Sala da Comissão, em de de 2019.

GENINHO ZULIANI
Deputado Federal DEM/SP

EMENDA MODIFICATIVA Nº 212/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Altera o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para modificar o inciso I e o "caput" do artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 1997

Altera-se o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para modificar o inciso I e o "caput" do artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 1997, com a seguinte redação:

"*Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, na seguinte ordem:*

I – exame médico pericial de aptidão física e mental, realizado por profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional psicólogo especialista em trânsito, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal.
....." *(NR)*

JUSTIFICAÇÃO

Afirma-se que inúmeros acidentes de trânsito podem ser evitados pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor e/ou candidato à obtenção de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) pelo médico e psicólogo especialista em trânsito, conforme manifestação do Conselho Federal de Medicina, havida no último dia 19/09/2019. Deste modo, profissionais com conhecimentos específicos e especializados, com o devido respeito a profissionais diversos, são os mais aptos a melhor exercício tal função, oferecendo os possíveis riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

O atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade, o ato pericial, obrigatoriamente, deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

A manutenção e fortalecimento do estado federativo, respeitando a autonomia dos estados e descentralização das ações da união como ocorre hoje nos governos modernos e de acordo com os objetivos do atual governo.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em seus estados aos órgãos estaduais, facilitando, como é observado no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas az trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Tudo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA MODIFICATIVA Nº 213/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Altera o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019.

Altera-se o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, nos seguintes termos:

"Art. 147.: .....

§ 2º Os exames médicos e psicológicos serão realizados no local de residência ou domicilio do condutor pelos profissionais médicos especialistas em medicina de tráfego e psicólogo especialista em trânsito, credenciados ou autorizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, tendo caráter renovável e nos seguintes prazos:
I – A cada 5 anos para condutores com a idade entre 18 anos até 30 anos;
II – A cada 10 anos para condutores com a idade acima de 30 anos até e 45 anos;
III – A cada 5 anos para condutores com a idade acima de 45 anos até e 70 anos;
IV – A cada 3 anos para condutores com a idade acima de 70 anos.

....."

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Como sabido, os erros de refração (miopia, hipermetropia, astigmatismo e presbiopia) causam dificuldade ou impossibilitam a adequada visão humana. Dito de modo mais simplório, quando uma pessoa precisa se esforçar em excesso para focalizar uma imagem, é possível que ela esteja com um problema de refração, que precisará ser avaliado e corrigido.

É importante entender que existem outras doenças que podem estar causando esses sintomas, por isso, o paciente que apresenta esse tipo dificuldade deve procurar o médico oftalmologista, que irá conduzi-lo ao diagnóstico preciso e indicar as melhores opções de tratamento.

Os erros refrativos são, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a principal causa de deficiência de visão tratável no mundo (Who, 2007). A insuficiência visual devido às anomalias da refração não corrigidas ou insuficientemente corrigidas, afeta cerca de 200-250 milhões de pessoas. Nos últimos 50 anos, o número de pessoas míopes duplicou.

Estima-se que, em 2020, um terço da população mundial terá problemas na visão, sendo que em 2050, a metade da população.

Especificamente em relação à miopia, vale dizer que ela ocorre quando o globo ocular cresce demais e fica maior do que o normal. Essa condição visual costuma se manifestar quando as crianças estão em idade escolar, sendo agravada, gradualmente, até que o globo ocular complete seu crescimento, o que se dá entre os 18 e 23 anos para 90% da população. Nos demais, pode continuar havendo a progressão do grau. Além disso, está entre as três primeiras causas de cegueira permanente no mundo.

Estudos desenvolvidos em várias partes do mundo concordam que motoristas só podem dirigir com segurança quando tem uma visão mínima "para

longe" de 92% (20/30) em um dos olhos ou, de 84,5%, em ambos os olhos. Nos indivíduos com erros de refração isso só pode ser atingido com a utilização de óculos ou lentes corretivas.

Mais de 1,6 milhão de pessoas ficaram feridas nos últimos 10 anos, ao custo de quase R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

De acordo com o Conselho Federal de Medicina (CFM), um balanço feito, de 2009 a 2018, aponta que os acidentes de trânsito acarretaram mais de 1,6 milhão de feridos, com custo estimado de R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

No mais, cumpre esclarecimentos aditivos acerca da faixa etária dos acidentados: ao avaliar o volume total de vítimas graves do tráfego (qual seja, 1.636.878) nos últimos dez anos, o CFM informa que 60% desses casos envolveram vítimas com idade entre 15 e 39 anos, sendo menor a frequência nas faixas etárias que vão de zero a 14 anos (8,2%) e em maiores de 60 anos (8,4%). Do total, quase 80% das vítimas eram do sexo masculino.

Pelo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA Nº 214/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Altera o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019.

Altere-se o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para acrescentar os § 6º e § 7º ao artigo 261, nos termos a seguir:

"Art. 261. .....

§ 6º Sempre que o condutor infrator atingir a pontuação máxima de infrações deverá submeter-se a novo exame médico pericial de aptidão física e mental, avaliação psicológica e exame toxicológico.

§ 7º O disposto no parágrafo anterior também se aplica aos infratores que, a qualquer tempo, tenham praticado as infrações descritas no inciso VI do artigo 162, artigos 165, 170, 173, 174, 175, 176, 193, 210, inciso III do artigo 218, e artigo 244.
....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de emenda pretende contribuir com a segurança e aperfeiçoamento do Sistema Nacional de Trânsito.

Ao condutor infrator que atingir a pontuação máxima atribuída às infrações de trânsito, bem como aos que tenham, a qualquer tempo, praticado infrações consideradas graves ou gravíssimas, sugere-se a realização *de novo exame médico pericial de aptidão física e mental, avaliação psicológica e exame toxicológico.*

Nesse sentido, pretende-se, com base em referidas avaliações e exames, detectar causas como agressividade, falta de concentração, doença(s) crônica(s), uso de substâncias psicoativas, dentre outras condutas relacionadas às possíveis causas de transgressões para evita-las e/ou minimiza-las.

Além disso, é indispensável que tais avaliações sejam realizadas por profissionais especializados e habilitados para tanto.

Por fim, a padronização nacional dos procedimentos de avaliação médica e psicológica nas pericias de trânsito contribui com a melhoria contínua dos processos, fiscalização e base sólida de dados e informação para políticas de segurança no trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA MODIFICATIVA Nº 215/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Atribua-se nova redação ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, nos termos a seguir:

"Art. 1º.....
.....

Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei permanecem com seus prazos de validade já regulados e estabelecidos pelos seus respectivos exames periciais.
....."

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo garantir os preceitos constitucionais vigentes, bem como trazer segurança jurídica ao sistema.

Nesse sentido, o art. 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal prevê que: "*A lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada*."

Na mesma esteira, o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro preceitua que: "*A lei em vigor terá efeito imediato e geral, respeitando o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e a coisa julgada*."

Ademais, a despeito da competência da União para editar normas voltadas ao trânsito, entende-se que tais normas devem ser cumprir os requisitos legais de elaboração e implantação de normas, especialmente os estudos técnicos

que embasam a tomada de decisão. A intenção do legislador deve, pois, ser a de garantir os preceitos constitucionais, fortalecer o processo de avaliação do cidadão no país e minimizar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Na presente proposta pretende-se a salvaguarda da opinião do perito médico que examinou anteriormente o condutor, que, por sua vez, se for portador de alguma patologia teve sua validade reduzida para melhor avaliação médica num prazo menor. Ao se abranger a contemplação dos novos prazos de validade do exame de aptidão física e mental, se desconsidera a toda a cadeia de exames periciais prévios no que diz respeito à individualidade e manifestação de cada doença nos condutores de veículos automotores.

Tudo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA SUPRESSIVA Nº 216/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Altera os artigos 1º e 5º do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para suprimir o parágrafo único do artigo 168 proposto.

Suprima-se o artigo 168, parágrafo único, da Lei n.º 9.503, de 1997, incluído pelo artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, nos termos a seguir:

"Art. 1º.....
.....

"Art. 168. .....
~~Parágrafo único. A violação do disposto no art. 64 será punida apenas com advertência por escrito. (NR)~~
....."
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo salvaguardar a penalidade tipificada na redação original da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Veja-se que as mortes de crianças em acidentes de trânsito, em particular nas estradas, tiveram redução de aproximadamente 20%, desde que a obrigatoriedade do uso de cadeirinhas para transporte de crianças em carros passou a ser fiscalizada, em 2010. É o que aponta um estudo do Conselho Federal de Medicina, da Sociedade Brasileira de Pediatria e da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), com base em dados do Ministério da Saúde.

Em 2010, quando as sanções pecuniárias (multas), pela falta do uso do dispositivo mencionado, começaram a ser aplicadas no Brasil, 346 crianças, com até 9 anos, morreram nas rodovias.

Já em 2017 (dados mais recentes), por sua vez, foram 279. Isto é, um número 19,4% menor.

E o número de internações de crianças em estado grave, decorrentes de acidentes de trânsito, caiu 33%: foram 814 em 2010 e 549 em 2017.

O uso de dispositivos de retenção (cadeirinha) para o transporte de crianças evita em até 70% o risco de morte em decorrência de acidente de trânsito.

Tudo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA MODIFICATIVA Nº 217/2019
(Do Sr. Dr. Frederico)

Altera o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para acrescentar os parágrafos 6º, 7º, 8º e 9º ao artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 1997

Altere-se o artigo 1º, do Projeto de Lei n.º 3.267, de 2019, para acrescentar os parágrafos 6º, 7º, 8º e 9º ao artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 1997, com a seguinte redação:

"*Art. 147. .....*

§ 6º A realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade das entidades representadas pelo médico perito especialista em medicina do tráfego e do psicólogo especialista de trânsito, de acordo com as normas dos respectivos conselhos de classe, da Associação Brasileira de Medicina do tráfego, da Associação Brasileira de Psicologia de Trânsito, Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), sem prejuízo das contidas nesta lei.

§ 7º No processo de melhoria dos serviços, os especialistas médicos e psicólogos credenciados deverão comparecer, quando convocados, para treinamentos e reciclagens, realizados e sob a responsabilidade dos órgãos e/ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, responsáveis pela fiscalização das entidades desses profissionais com a colaboração e a participação dos respectivos Conselhos de classe.

§ 8º Os honorários dos profissionais, decorrentes da realização do exame pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica, serão fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e terão como referência, respectivamente, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos e do Conselho Federal de Psicologia.

§ 9 Será assegurado ao médico já credenciado sob a vigência da lei antiga, e desde que tenha participado, concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores", o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo período de 03 (três) anos após a publicação desta lei, período após o qual será exigido o título de especialista em medicina de tráfego expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina e/ou de acordo com o programa aprovado pela comissão de residência médica – CNRM.

.....”

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda em tela estabelece parâmetros e critérios mínimos para que os profissionais médicos e psicólogos possam exercer suas atividades quando da realização de *exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica, respectivamente.*

Verbera-se a importância de atuação de profissionais e agentes bem capacitados e com formação técnica, pelo que se afirma a necessidade de atuação de profissionais que detenham especialidade em medicina e psicologia do tráfego, a fim de atestarem, com segurança e maior rigor técnico-normativo, a capacidade e a aptidão do condutor para dirigir veículo automotor.

Propõe-se, ainda, que os locais de atendimento devem ser exclusivos para realizarem de referidos exames, bem como que estes sejam distribuídos de forma aleatória entre as entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito dos estados e do distrito federal, de modo a respeitar a neutralidade e, sem que o periciado possa escolher com qual médico ou psicólogo deseja realizar o exame. Tal medida, juntamente com a exigência da divulgação da relação de entidades credenciadas, visa a garantir a isenção, transparência e idoneidade dos respectivos exames e laudos.

Ademais, a união passará a uniformizar, padronizar e atualizar os procedimentos e atos necessários relacionados à obtenção, à manutenção e/ou outros da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e demais documentos relacionados ao trânsito, melhorando de forma contínua e uniforme o atendimento para todo o país.

Acredita-se na significativa diminuição de custos aos estados e ao distrito federal, com significativa melhoria dos serviços prestados ao cidadão.

A intenção também é minimizar possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de documentação veicular e da CNH, normatizar e padronizar os custos em todo território nacional, bem como aprimorar e unificar boas práticas e gestão de processos.

Sugere-se, portanto, a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Certo do mérito de nossa proposta, solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Dep. DR. FREDERICO
Patriota/MG

EMENDA ADITIVA Nº 218/2019

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, adicionando-se o seguinte artigo 148-A:

*Art. 148-A. Os condutores das categorias **A, B**, C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.*

*§ 1º O exame de que trata este artigo **será realizado após convocação por carta, em data determinada de forma aleatória, e** buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.* **(NR)**

*§ 2º Os condutores das categorias **A, B**, C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo **máximo** de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput **e na forma prevista no §1º**.* **(NR)**

*§ 3º Os condutores das categorias **A, B**, C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo **máximo** de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput **e na forma prevista no §1º**.* **(NR)**

.....

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro prevê exames para verificar o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção. Categorias profissionais como caminhoneiros, motoristas de van e de ônibus devem fazer o exame, assim como condutores idosos dessas categorias. Entretanto, os motoristas das categorias A e B, que são a grande maioria em nosso País, estão livres dessa obrigação, o que se constitui em clara ameaça à segurança do trânsito.

Dados divulgados pelo ITTS – Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro mostram que o Brasil está entre os três países que mais matam no trânsito. Quase 50 mil pessoas morrem por ano em decorrência dos acidentes e mais de 600 mil ficam feridas, a maioria com sequelas permanentes. Os veículos pesados representam 4% da frota e estão envolvidos em 38% dos acidentes nas rodovias federais e em 53% dos que registram fatalidades. Estudos acadêmicos e testes efetuados com os caminhoneiros comprovaram que, em média, 30% deles usam drogas para suportar a jornada de trabalho a que são submetidos.

Como vemos é grande o número de acidentes causados por motoristas das categorias C, D e E que usam drogas, mas se olharmos esta estatística pelo ângulo contrário, os 96% restantes da frota, que são veículos de passeio e motocicletas, estão envolvidos em 62% dos acidentes nas rodovias federais e em 47% dos que registram fatalidades. Não são números desprezíveis e torna-se urgente incluir esta parcela dos motoristas na obrigação de realizar tal exame.

Por outro lado, tendo em vista a janela de detecção de 90 dias, não basta realizar o exame periodicamente em data previamente determinada, pois isto permite que motorista usuário de drogas se programe para permanecer por 90 dias sem usar drogas antes da data determinada, que hoje é conhecida com antecedência de mais de dois anos, passando no exame e fazendo uso das substâncias em todo o restante do período da habilitação. Com o exame aleatório que estamos propondo, convocado a partir de carta enviada ao motorista, dando-lhe prazo de 90 dias para fazer o exame, ele precisará ficar sem usar drogas permanentemente para conseguir fazer o exame no prazo.

Pelo exposto, peço apoio dos nobres Pares para a emenda em tela.

Sala da Comissão, 01 de outubro de 2019.

ROBERTO DE LUCENA
Deputado Federal
PODE/SP

EMENDA Nº 219/2019

Suprima-se do art. 1º, do Projeto de Lei nº 3267/2019, a redação dada ao art. 168 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICATIVA

A redação proposta pelo Poder Executivo ao art. 168, da Lei nº 9.503/1997, retira a proteção do Estado a vida das crianças transportadas em veículos automotores, que por natureza da faixa etária não encontram condições instintivas para se protegerem adequadamente contra situações de risco e emergência a sua integridade física.

Não se pode admitir ao condutor infrator, que coloca uma criança em risco de morte, a simples penalidade de “advertência por escrito”.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Daniel Coelho
Cidadania/PE

EMENDA ADITIVA Nº 220/2019

O referido projeto de lei passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 147.....

.....

III - escrito, sobre legislação de trânsito e demais disciplinas regulamentadas pelo Contran;

.....

Revoga-se o inciso IV, do art. 147, da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro."

.....

"Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada pelo instrutor de trânsito autorizado, por meio dos Centros de Formação de Condutores – CFC´s, **assim definidas** nos termos do Anexo I deste Código.

§ 1º O processo de formação compreenderá, obrigatoriamente, as fases teórico-técnica e prática veicular, cabendo ao Contran determinar a carga horária mínima de aprendizagem.

§ 2º Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física e mental, e no teórico-técnico." (NR)

Anexo I

.....

"CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES – CFC´S – empesas particulares ou sociedades civis credenciadas pelos respectivos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, na forma do Contran, constituídas sob quaisquer das formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade o ensino teórico e/ou prático visando à formação, ao curso preventivo de reciclagem e à reciclagem dos condutores de veículos automotores infratores."

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação da presente emenda aditiva diz-se com a necessidade de se aperfeiçoar alguns temas relativos à formação de condutores no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, assim como quanto às fases que compõem esse processo de formação na área de trânsito.

Nesse sentido, achamos por bem revogar o inciso IV, do art. 147, do CTB, que prevê exame de "noções básicas de primeiros socorros". Verdade seja, não há e nunca houve, na prática, exame nesse sentido; deparamo-nos, na realidade, com aludida matéria de noções de primeiros socorros inserida no conteúdo programático disciplinado pelo Contran no exame "escrito", vale dizer, no exame técnico-teórico.

Aliás, ao lado da legislação de trânsito, todas as demais disciplinas pertencentes ao conteúdo didático-pedagógico na adequada formação dos condutores ficará a cargo dos atos regulamentares do Contran. Sintetizando, o tema "noções de primeiros socorros" constitui, pois, uma matéria ou disciplina que passará a integrar - como já acontece - o "exame escrito", não ostentando a característica de exame propriamente dito; não encerra uma fase dentre os exames previstos para formação dos condutores.

Conjugado a isso, propomos a modificação da redação do artigo 155, que trata precisamente sobre a quem compete a formação dos condutores de automotores, com o propósito de marcar, legalmente, a inarredável participação das instituições constituídas como "Centros de Formação de Condutores (A e B) – CFC´s" no processo de formação de condutores, na reciclagem preventiva e na reciclagem para condutor infrator.

Com a auspiciosa alteração legal, buscamos evitar que os CFC´s fiquem totalmente à mercê das instáveis modificações infralegais e regulamentares do Contran que possam deixá-los de fora deste delicado processo educacional, seja na formação ou na reciclagem dos condutores.

Como se sabe, o texto em vigor impõe que a formação de condutores seja realizada por "instrutor autorizado", inclusive enquanto pessoas físicas, conforme estabelece o art. 155 combinado com o art. 21 e parágrafos seguintes da Resolução 358, de 2010, do Contran.

A título de informação, a Resolução nº 358, de 2010, "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 permita que os CFC´s formem condutores (Art. 1º, §1º, Inciso II), o CTB, por sua vez, não assinala expressamente essa competência a esses Centros de Formação.

A nosso sentir, as "auto-escolas" (sic) de que trata o art. 156, hoje denominadas "Centros de Formação de Condutores – CFC´s" pelo Contran, devem ter seu papel bem definido na legislação de trânsito, de maneira a prejudicar outras intenções legislativas, em trâmite nesta Casa Legislativa, que querem abolir a participação dos CFC´s do processo de formação dos 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.

Quanto à alteração do Art. 155, do CTB, muito embora saibamos da inquestionável competência e seriedade dos instrutores de trânsito, fato é que a atividade em questão deve ser exercida através de uma empresa privada (centro de

formação de condutores) constituída precipuamente 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, diante do atual cenário e das assustadoras estatísticas de acidentes de trânsito, será cada vez mais importante a solidificação de uma instituição séria e profissional por trás da formação do aluno condutor.

Assim, considerando que as normas infralegais possuem menor perenidade, apresentamos as modificações dos arts. 155 para consagrar a participação direta dos CFC´s no processo de formação dos condutores de veículos automotores e elétricos, garantindo-se-lhes a permanência da atividade com tranquilidade e segurança.

Ademais, incluímos na proposição legislativa as fases de aprendizado e que serão obrigatórias no processo de formação de novos condutores de veículos automotores, sendo a aprendizagem “teórico-técnica” e de “prática veicular”, ambas previstas de forma implícita no texto atual, mas que através de presente alteração serão explicitas e, portanto, obrigatórias.

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.

Com essas adaptações introduzidas na Lei, esperamos consolidar o fundamental papel dos Centros de Formação dos Condutores – CFC´s no processo de formação dos condutores de veículos automotores e de outras atividades que lhes são inerentes, marcando sua posição no desempenho deste delicado serviço educacional.

Isto porque, o projeto de lei principal e as emendas aqui sugeridas apoiam-se nas ciências sociais para estabelecer um elo mais próximo com a realidade, ambicionando melhor absorver os valores que a sociedade anela e quer ver implementados.

Assim, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma aos bens jurídicos que ela tutela, apoiamos as alterações propostas ao CTB consubstanciadas na apresentação dessas emendas, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, de outubro de 2019.

Deputado Federal
Abou Anni – PSL (SP)

EMENDA Nº 221/2019

O art. 250-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto no art. 1º, do Projeto de Lei nº 3267/2019, passa a constar com a seguinte redação:

"Art. 250-A.....

Infração: Média

Penalidade: Multa"

JUSTIFICATIVA

Entendemos a readequação no *caput* do art. 40, e dispositivos correlatos, da Lei nº 9.503/1997, referente ao uso das luzes dos veículos, ajustando o texto ao que se pretendia com a importante "Lei do farol" (Lei nº 13.290/2016) de autoria do brilhante deputado Rubens Bueno (Cidadania/PR): ampliar a segurança de tráfego nas rodovias e preservar vidas.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal – PRF, a referida Lei promoveu uma redução significativa dos atropelamentos e dos acidentes de trânsito por colisão frontal em rodovias de pista simples por todo o país. A exemplo, a PRF de Juiz de Fora – MG, apresentou dados que apontam uma redução de quase 45% nos acidentes de trânsito ocorridos durante o dia, e o número de mortos neste tipo de acidente também caiu em mais de 42%.(https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/10-07-2018/indice-de-acidentes-em-rodovias-federais-que-cortam-regiao-diminui.html)

Considerando os resultados positivos da lei, referentes à segurança no trânsito, as vidas poupadas e a redução nos gastos com atendimento médico pelo SUS, de vítimas de acidentes de trânsito, no tocante a infração, não se pode admitir a benevolência na penalidade aplicada ao condutor infringente, como equivocadamente propõe o Projeto.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Daniel Coelho
Cidadania/PE

EMENDA Nº 222/2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

"Art. 302 .....
§1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de metade a 2/3 (dois terços), se o agente: (NR)

Art. 303 .....
§1º Aumenta-se a pena de metade a 2/3 (dois terços), se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (NR)"

O propósito dessa Emenda é tornar mais rigorosa a punição daqueles

que, sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, venham a causar homicídio ou lesão corporal, na direção de veículo automotor.

O maior rigor na legislação penal de trânsito é indispensável, a fim de diminuir os diversos e crescentes homicídios e lesões corporais decorrentes de acidentes de trânsito por condutores irresponsáveis que dirigem embriagados. É fundamental o Estado adotar uma postura penal mais rígida para aqueles que cometem homicídio na condução de veículo automotor por estar sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, ou por estar conduzido o veículo em excesso de velocidade.

Diante do exposto, o maior rigor da legislação penal de trânsito surge como primeira resposta para fazer frente ao crescente número de acidentes que ocasionam lesão corporal ou morte em decorrência do uso de álcool e substâncias análogas.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 223/2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

art. 168, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto no art. 1º, do Projeto de Lei nº 3267/2019, passa a constar com a seguinte redação:

"Art. 168 .....

.....

Penalidade: Multa [3 (três) vezes]. (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

A redação proposta no Projeto de Lei ao art. 168, da Lei nº 9.503/1997, retira a proteção do Estado a vida das crianças transportadas em veículos automotores, que por natureza da faixa etária não encontram condições instintivas para se protegerem adequadamente contra situações de risco e emergência a sua integridade física.

Não se pode admitir ao condutor infrator, que coloca uma criança em risco de morte, a simples penalidade de "advertência por escrito", ao contrário, deve-se majorar a pena.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 224/2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

> *"Art. 320. A receita arrecadada com cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e projetos educacionais. (NR)*
> *§ 1º O percentual de quinze por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito. (NR)"*

JUSTIFICATIVA

Conforme as metas traçadas pelo Brasil no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), o governo busca reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o de morte por grupo de habitantes. O Plano ainda prevê a criação de medidas socioeducativas e de conscientização da população no que se refere a segurança no trânsito.

No Brasil cerca de 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes viários. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8 mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos.

Nesse sentido, contata-se que para além da elaboração de políticas públicas e controles rigorosos, é imperativo a adoção de medidas de conscientização e prevenção permanentes por meio do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, criado em 1998. Vale destacar que em 2018 dos R$ 795 milhões previsto no orçamento, o governo executou apenas R$ 94,5 milhões. Segundo os dados divulgados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) os custos médios anuais decorrentes de acidentes de trânsito giram em torno de R$ 10 bilhões ao ano.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 225/2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

"Art. 61. .....
I .....
b) cinquenta quilômetros por hora, nas vias arteriais; (NR)
Art. 181. .....
XX - .....
Penalidade - multa (três) vezes (NR)
Art. 199. .....
Infração - grave; (NR)

Art. 209. .....
Infração - gravíssima; (NR)
Art. 218. .....
III - .....;
Penalidade - multa (cinco) vezes, suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. (NR)
Art. 235. .....
Infração - gravíssima; (NR)
Art. 236. .....
Infração - grave; (NR)
Art. 244. .....
V - .....
Penalidade - multa (duas) vezes e suspensão do direito de dirigir; (NR)
Art. 249.....
Infração - gravíssima; (NR)

Art. 251. .....
Infração - gravíssima; (NR)

Art. 259. .....
I - gravíssima - dez pontos;
II - grave - sete pontos;
III - média - cinco pontos;
IV - leve - três pontos. (NR)”

JUSTIFICATIVA

Esta Emenda pretende adequar o Código de Trânsito Brasileiro às boas práticas internacionais e às recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU). O alinhamento com as metas da ONU para a redução de acidentes de trânsito partiu da verificação em 2004 de que, se não fossem tomadas medidas de prevenção e metas bem definidas, o número de óbitos em todo o mundo decorrente de acidentes de trânsito chegaria a 1,9 milhão de pessoas.

As metas traçadas para o Brasil no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) são ambiciosas, uma vez que o governo busca reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o de morte por grupo de habitantes, em oposição a apenas o número absoluto, como propõe a ONU. Frisa-se que tal medida pretende reduzir a proporção de mortos em relação à população e em relação ao número de veículos de uma localidade.

O Brasil conseguiu reduzir o número de mortes no trânsito nos últimos anos, mas ainda se encontra longe da meta estabelecida para a Agenda 2030. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8

mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos. Atualmente, 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito. A recomendação da OMS é de adoção de velocidades máximas de 50 km/h em perímetros urbanos e 30 km/h em áreas residenciais, conforme revelam estudos[20] [21].

De acordo com esses estudos, quanto maior a velocidade média do trânsito, maior a probabilidade de ocorrer um acidente, na ordem de 3% por km/h aumentado, uma vez que cresce a distância da frenagem. A uma velocidade de 80 km/h, são necessários 36 metros para reagir e 69 metros para conseguir parar o veículo totalmente.

Constatou-se também a necessidade de readequar a legislação brasileira, com relação à pontuação por infração de trânsito, baseando-se em modelos internacionais de práticas exitosas, como o caso espanhol, onde infrações gravíssimas têm como punição a perda de 50% dos pontos (na Espanha o condutor começa com 12 pontos e vai perdendo pontos à medida que comete alguma infração de trânsito). Somente a título de exemplo, aquele país conseguiu reduzir a quantidade de mortos em acidentes associados ao trânsito em 82% desde 1989, atingindo a marca de 1.668 casos em 2014.

Nesse sentido, constata-se que a aplicação de políticas públicas eficazes e controles rigorosos, acompanhados de iniciativas de conscientização e prevenção permanentes, infraestruturas de qualidade e ferramentas tecnológicas que ajudem a fiscalizar são fundamentais para resolver esse problema nacional. Assim, por tratar-se de importantes modificações no Código de Trânsito Brasileiro, esperamos contar com o apoio dos demais Parlamentares para a sua aprovação.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 226/2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

> "Art. 304. .....
> Penas - Reclusão, de dois a dez anos. (NR)
> Art. 305. .....
> Penas - reclusão, de três a oito anos. (NR)
> Paragrafo Único. A apresentação posterior perante a autoridade competente não exime o flagrante. (NR)"

[20] ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Federação Ibero-Americana de Associações de Vítimas contra a Violência Viária (FICVI)DE. Relatório global sobre o estado da segurança viária. 2015. https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf. Acesso em 13 jun 2019.

[21] PASSOS, Ana Beatriz Guimarães. Limites de velocidade nas vias marginais de São Paulo: qual o papel do direito na definição de uma política pública? 2017. Tese de Doutorado.

JUSTIFICATIVA

Esta Emenda pretende adequar o Código de Trânsito Brasileiro às boas práticas internacionais e às recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU). O alinhamento com as metas da ONU para a redução de acidentes de trânsito partiu da verificação em 2004 de que, se não fossem tomadas medidas de prevenção e metas bem definidas, o número de óbitos em todo o mundo decorrente de acidentes de trânsito chegaria a 1,9 milhão de pessoas.

O Brasil conseguiu reduzir o número de mortes no trânsito nos últimos anos, mas ainda se encontra longe da meta estabelecida para a Agenda 2030. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8 mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos. Atualmente, 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito.

Apesar das variações dos números de mortes entre as bases de dados do sistema Datasus e do Seguro DPVAT, o cenário é alarmante: entre 2016 e 2018, em média, 100 pessoas morreram por dia nas vias brasileiras. Isso equivale dizer que, a cada quinze minutos, o trânsito tira a vida de uma pessoa no Brasil.

A Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, internalizada no Brasil em 1981 prevê que o condutor ou qualquer outro usuário da via implicado em acidente de trânsito deverá, se houver mortos ou feridos, advertir a polícia e permanecer ou voltar ao local até a chegada da autoridade, a menos que tenha sido autorizado para abandonar o local ou que deva prestar auxílio às vítimas ou ser ele próprio socorrido.

Dessa forma, o Estado brasileiro deve disciplinar as condutas dos agentes e reduzir a impunidade a partir da omissão de socorro. Vale frisar ainda que a medida encontra respaldo na decisão do Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) que considerou constitucional o artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entendendo que a norma não viola a garantia de não autoincriminação, prevista no artigo 5º, inciso LXIII, da Constituição Federal.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 227/2019

Suprima-se do art. 1º, do Projeto de Lei nº 3267/2019, a redação dada ao inciso XI, do art. 244, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICATIVA

A redação proposta pelo Poder Executivo ao inciso XI, do art. 244, da Lei nº 9.503/1997, afeta drasticamente a segurança do trânsito ao minimizar a

penalidade aplicada ao motociclista que deixar de utilizar a viseira ou óculos de proteção ou usar em desacordo com a norma estabelecida.

A proteção da visão é indiscutível, inclusive a quem estiver sendo transportado na garupa, e não apenas para essa categoria de veículo. A inobservância desse equipamento de proteção traz risco a todo o conjunto do trânsito, inclusive pedestres e outros veículos, que podem ser envolvidos em acidentes por consequência de qualquer incidente com os olhos do condutor e passageiro.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

EMENDA Nº 228/2019

Suprima-se do art. 1º, do Projeto de Lei nº 3267/2019, a redação dada ao inciso X, do art. 244, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICATIVA

A redação proposta pelo Poder Executivo ao inciso X, do art. 244, da Lei nº 9.503/1997, afeta drasticamente a segurança do trânsito ao minimizar a penalidade aplicada ao motociclista que deixar de utilizar a viseira ou óculos de proteção ou usar em desacordo com a norma estabelecida.

A proteção da visão é indiscutível, inclusive a quem estiver sendo transportado na garupa, e não apenas para essa categoria de veículo. A inobservância desse equipamento de proteção traz risco a todo o conjunto do trânsito, inclusive pedestres e outros veículos, que podem ser envolvidos em acidentes por consequência de qualquer incidente com os olhos do condutor e passageiro.

Sala da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ

PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO 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.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JUSCELINO FILHO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe intenta alterar diversos dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A proposta, conforme Exposição de Motivos encaminhada pelo Poder Executivo, visa "estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito".

Em síntese, a proposição prevê alterações em dezesseis artigos do CTB, a inclusão de dois novos artigos ao texto legal e de um novo conceito no Anexo I e, ainda, a revogação de dez dispositivos do Código e do texto integral da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016. As principais propostas são as seguintes:

- Alteração da redação do inciso VIII do art. 12, para incluir, entre as competências do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a normatização dos procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no CTB;
- Alteração da redação do § 3º do art. 13, para estabelecer que a coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por

representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran;

- Alteração da redação do inciso II do art. 19, para excluir das competências do órgão máximo executivo de trânsito da União, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a coordenação e a correição dos órgãos delegados, substituindo-as pela orientação e supervisão técnico-normativa desses órgãos e dos demais integrantes do SNT;
- Inclusão do § 5º ao art. 19, para estabelecer que o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito possa ser exercido diretamente pelo Denatran;
- Alteração da redação do inciso II do art. 22, para estabelecer que compete aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal conduzir o processo de suspensão do direito de dirigir no caso em que o condutor atingir o limite de pontos máximo permitido, bem como no caso em que tal penalidade esteja prevista de forma específica e seja aplicada pelo próprio órgão executivo de trânsito. A proposta prevê, ainda, a substituição da expressão “órgão federal competente” por “órgão máximo executivo de trânsito da União”;
- Alteração da redação do inciso III do art. 22, para substituir a expressão “órgão federal competente” por “órgão máximo executivo de trânsito de União” e retirar a competência para selar a placa do veículo;
- Alteração da redação do art. 40, para estabelecer que o uso do farol de luz durante o dia será obrigatório em túneis e sob chuva, neblina ou cerração. Prevê, ainda, que, em rodovias de pista simples, os veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna manterão o farol de luz baixa aceso mesmo durante o dia;

- Alteração da redação do art. 64, para estabelecer a obrigatoriedade do uso de dispositivos de retenção para o transporte de crianças de até sete anos e meio de idade, nos termos de regulamentação do Contran;
- Alteração da redação do art. 101, para permitir a emissão de autorização especial de trânsito para o transporte de cargas divisíveis e indivisíveis, com validade para cada viagem ou período, conforme regulamentação do Contran;
- Inclusão do inciso VIII ao art. 105, para incluir entre os equipamentos obrigatórios dos veículos as luzes de rodagem diurna. Prevê, ainda, regras com relação à incorporação dessa exigência seja incorporada aos veículos novos e dispensa a exigência para os veículos em circulação;
- Alteração da redação do art. 128, para vedar a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo no caso de não atendimento às campanhas de *recall*;
- Inclusão do art. 134-A para atribuir ao Contran a competência para especificar as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias;
- Alteração da redação do art. 147, para estabelecer que os exames de aptidão física e mental deverão ser renovados a cada dez anos e, para as pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos, a cada cinco anos. Prevê, ainda, a proporcionalidade na contagem dos prazos para renovação decorrentes da alteração proposta;
- Revogação do art. 148-A, para retirar a exigência de realização do exame toxicológico de larga janela de detecção para condutores das categorias C, D e E;
- Revogação do art. 151, para excluir o prazo de quinze dias para que o candidato reprovado no exame escrito sobre

legislação de trânsito ou de direção veicular possa repetir o exame;

- Revogação do § 2º do art. 158, para excluir a exigência de que parte do processo de aprendizagem seja realizada durante a noite;
- Alteração da redação do art. 161 e revogação do respectivo parágrafo único, para retirar a previsão de infração de trânsito e respectiva penalidade por meio de resolução do Contran;
- Alteração da redação do art. 168, para estabelecer que a penalidade para a infração por transportar crianças em desconformidade com o disposto no art. 64 seja a advertência por escrito;
- Alteração da redação do art. 244, para reduzir de grave para média a infração por transportar mercadoria em desacordo com o disposto no art. 139-A (moto-frete) e para desvincular as infrações por deixar de usar capacete e por utilizar capacete sem viseira ou óculos de proteção, no caso de motociclistas;
- Alteração da redação do inciso I do *caput* do art. 250 e revogação do inciso II, para ajustar as infrações decorrentes das modificações propostas para o art. 40, relativas ao uso do farol de luz baixa;
- Inclusão do art. 250-A, para tipificar como infração leve a conduta de deixar de manter acesa a luz baixa de veículo que não dispuser de luz de rodagem diurna durante o dia nas rodovias de pista simples. Prevê, ainda, que não será aplicada a pontuação no caso de o proprietário ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor;
- Alteração da redação do art. 261, para ampliar para quarenta o limite de pontos a partir do qual se aplicará a penalidade de suspensão do direito de dirigir e para permitir que o condutor

que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D ou E opte por participar de curso preventivo de reciclagem ao atingir trinta pontos. Prevê, ainda, que os processos de suspensão do direito de dirigir e da aplicação da respectiva penalidade de multa tramitarão concomitantemente;

- Revogação do inciso III do art. 263, para excluir a possibilidade de cassação do documento de habilitação em caso de condenação judicial por delito de trânsito;
- Revogação dos incisos I e VI do art. 268, para excluir a obrigatoriedade de curso de reciclagem em caso de contumácia ou de outras situações definidas pelo Contran;
- Alteração da redação do art. 289, para excluir a competência do Contran para apreciar recurso interposto contra penalidade;
- Alteração do conceito de ciclomotor no Anexo I para incluir veículos com motor de propulsão elétrica; e
- Revogação da Lei nº 13.290, de 2016, que obriga o uso de farol de luz baixa em rodovias durante o dia.

Em 05/06/2019, a proposição, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, foi distribuída, para análise do mérito, às Comissões de Seguridade Social e Família; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Trabalho, de Administração e Serviço Público; e de Viação e Transportes e, para análise quanto à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Em razão da distribuição a mais de três Comissões de mérito, consoante o disposto no art. 34, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), foi criada Comissão Especial para analisar a matéria, por meio de Ato da Presidência desta Casa em 12/06/2019.

Aberto prazo na Comissão Especial, foram apresentadas 228 emendas, listadas a seguir:

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
1	Carlos Sampaio	Altera o art. 40 do CTB para dispor sobre a obrigatoriedade de uso de faróis mesmo durante o dia nas rodovias.
2	Carlos Sampaio	Altera o art 147 do CTB para dispor sobre os prazos para renovação de exame de aptidão física e mental
3	Carlos Sampaio	Suprime a revogação do inciso III do caput do art. 263 do CTB, que dispõe sobre a cassação do documento de habilitação de condenado judicialmente por delito de trânsito
4	Carlos Sampaio	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
5	Carlos Sampaio	Suprime a revogação do art. 168 do CTB para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
6	Hugo Leal	Altera os arts. 282-A e 284 do CTB para obrigar que o sistema de notificação eletrônico seja disponibilizado por todo órgão com competência para autuar infrações de trânsito.
7	Hugo Leal	Altera o art. 24 do CTB para estender aos órgãos municipais a prerrogativa de também aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir.
8	Hugo Leal	Altera o art. 21 do CTB para estender aos órgãos rodoviários a prerrogativa de também aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir.
9	Hugo Leal	Altera o § 9º do art. 271 do CTB, que trata da remoção de veículo em caso de alguma irregularidade.
10	Hugo Leal	Altera o art. 20 do CTB para estender à PRF a prerrogativa de também aplicar as penalidade de advertência e de suspensão do direito de dirigir.
11	Hugo Leal	Altera o art. 259 do CTB para dispor sobre a aplicação de multas e medidas administrativas no caso de infrações que apresentem características tipicamente administrativas.
12	Hugo Leal	Altera o art. 285 do CTB para proibir que o órgão responsável pela infração solicite cópia de documentos que se encontrem em seu poder ou em seus sistemas informatizados.
13	Hugo Leal	Suprime a revogação do art. 168 do CTB para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
14	Hugo Leal	Alterar o art. 61 do CTB para estabelecer critérios para utilização de medidores eletrônicos de velocidade.
15	Hugo Leal	Altera o art. 12 e 19 do CTB para permitir que o Denatran possa submeter ao Contran a aplicação de medidas administrativas, em caso de descumprimento por parte dos órgãos executivos de trânsito dos estados.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
16	Hugo Leal	Altera o inciso I do caput do art. 261 do CTB para flexibilizar o limite de pontuação máxima para aplicação da penalidade de suspensão da habilitação.
17	Hugo Leal	Altera o art. 40 do CTB para prever o acendimento dos faróis baixos durante o dia em condições de chuva, neblina e cerração e também nas rodovias de pista simples.
18	Hugo Leal	Altera os arts. 56-A, 221 e 244 do CTB para vedar o trânsito de motocicletas entre veículos.
19	Leônidas Cristino	Altera o art. 168 do CTB para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
20	Prof. Luizão Goulart	Altera os arts. 147 e 148 do CTB para dispor sobre exame de direção veicular e curso de direção defensiva em rodovias.
21	Prof. Luizão Goulart	Altera o art. 259 do CTB para dispor sobre a aplicação de multas e medidas administrativas no caso de infrações que apresentem características tipicamente administrativas.
22	Elias Vaz	Altera o art. 109 do CTB para tratar do transporte de carga no interior de veículos destinados ao transporte de passageiros, quando não houver bloqueio de visibilidade nem riscos aos ocupantes.
23	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 291 do CTB para aplicação do termo circunstanciado, previsto no art. 69 da Lei 9099/95, como regra nos crimes de trânsito.
24	Christiane de Souza Yared	Altera os arts. 40, 105 e 250 do CTB para dispor sobre a obrigatoriedade de uso de faróis mesmo durante o dia nas rodovias.
25	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 105 do CTB para dispor sobre a obrigatoriedade de gravador de dados de acidentes de trânsito nos veículos (caixa preta) e de dispositivo de segurança nas portas no transporte público e coletivo de passageiros.
26	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 101 do CTB para dispor sobre autorização especial de trânsito aos veículos construídos para o transporte de cargas indivisíveis
27	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 279-A do CTB para possibilitar que os agentes de trânsito tomem medidas para remoção de veículos abandonados.
28	Christiane de Souza Yared	Acrescenta o art. 312-B do CTB e revoga o art. 311 do Código Penal para dispor sobre remarcação de chassi.
29	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 4 do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
30	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 168 do CTB para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
31	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 6º do PL 3267/2019 para prever que a Lei entra em vigor 180 dias após sua publicação.
32	Christiane de Souza Yared	Acrescenta o art. 301-A ao CTB para dispor sobre preservação de local do acidente.
33	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 10 do CTB para dispor sobre a composição do Contran.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
34	Christiane de Souza Yared	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
35	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH.
36	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 15 do CTB para dispor sobre a composição do CETRAN e do CONTRANDIFE
37	Marcos Pereira	Acrescenta o art. 44-A e altera o art. 208 do CTB para dispor sobre conversão nos semáforos.
38	Hugo Motta	Altera o inciso VII do art. 19 do CTB para dispor sobre expedição da Permissão para Dirigir, da CNH, dos Certificados de Registro e dos Certificados de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico.
39	Hugo Motta	Alteração dos incisos II e III do art. 22 do CTB para dispor sobre a avocação de atribuições entre órgãos executivos de trânsito
40	Hugo Motta	Suprime o acréscimo do § 5º ao art. 19 do CTB, que dispõe sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União (documento eletrônico).
41	Nicoletti	Altera os arts. 61 e 218 do CTB para dispor sobre limites de velocidade conforme tipos de vias e de veículos, e estabelecer aplicação de penalidades às infrações de velocidade.
42	Nicoletti	Altera o art. 289 e revoga o inciso VII do art. 12 do CTB para dispor sobre a competência de julgamento de recursos de penalidades impostas por órgãos ou entidades de trânsito da União.
43	Nicoletti	Altera o art. 267 do CTB para estabelecer a penalidade de advertência por escrito aplicada às infrações de natureza leve ou média.
44	Lucas Gonzalez	Altera o § 8º do art. 257 do CTB para tratar do valor da multa pela não indicação do condutor nos casos de veículo de propriedade de pessoa jurídica.
45	Lucas Gonzalez	Altera o art. 261 do CTB para dispor sobre curso preventivo de reciclagem para o condutor que superar limite de pontos no período de 12 meses.
46	Lucas Gonzalez	Altera o art. 148-a do CTB para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
47	Lucas Gonzalez	Suprimir o acréscimo do Inciso VIII, ao art. 105 proposto pelo PL 3.267/2019, no que tange à obrigatoriedade das luzes de rodagem diurna.
48	Dagoberto Nogueira	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH.
49	Dagoberto Nogueira	Altera o art. 261 do CTB para dispor sobre curso preventivo de reciclagem para o condutor que superar limite de pontos no período de 12 meses.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
50	Bosco Costa	Altera os arts. 257, 261, 282 do CTB para dilatar o prazo para defesa da autuação, identificação do condutor e apresentação de recursos e pagamento de multas de trânsito para os condutores profissionais.
51	Darci de Matos	Suprime o acréscimo do § 5º ao art. 19 do CTB, que dispõe sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União (documento eletrônico).
52	Darci de Matos	Altera o art. 330 do CTB para dispor sobre o uso de sistemas informatizados por estabelecimentos que executem reformas ou recuperação de veículos.
53	Darci de Matos	Altera o art. 19, art. 22, art. 121 e art. 131 do CTB para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.
54	Augusto Coutinho	Revoga o art. 104, o inciso XI do art. 124 e o inciso XVIII do art. 230 do CTB para dispor sobre inspeções de segurança veicular e de emissão de poluentes.
55	Augusto Coutinho	Altera o inciso III do art. 22 do CTB, que trata da realização de vistoria veicular.
56	Augusto Coutinho	Altera o § 3º do art. 141, art. 147, art. 148 e art. 158 do CTB para dispor sobre à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.
57	Augusto Coutinho	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
58	Hugo Leal	Altera o §4º do art. 15 do CTB para dispor sobre a composição dos CETRANs e do CONTRANDIFE.
59	Hugo Leal	Altera o § 5º do art. 269 do CTB para dispor sobre o recolhimento de documentos eletrônicos.
60	Marcos Pereira	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
61	Hugo Motta	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH.
62	Hugo Motta	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH; Altera o art. 148 e o art. 148-A do CTB, que dispõem sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
63	Hugo Motta	Altera o art. 147 e art. 159 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH; Altera o art. 148, o art. 148-A, art. 159, do CTB e cria o art. 165-B no CTB para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; Altera o art. 168 e art. 235-B do Decreto-Lei nº 5.452 para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos de motoristas profissionais; Altera o art. 19 do CTB e cria o art. 67-F até o art. 67-O no CTB para tratar da administração do sistema de formação e consulta a banco de dados com informações sobre os cadastrados para fins de formação de histórico de conduta

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
64	Hugo Motta	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
65	Hugo Motta	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e sobre a submissão a exames toxicológicos para a renovação da CNH.
66	Hugo Motta	Altera o art. 19 do CTB e cria o art. 67-F até o art. 67-O no CTB para tratar da administração do sistema de formação e consulta a banco de dados com informações sobre os cadastrados para fins de formação de histórico de conduta; Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e sobre a submissão a exames toxicológicos para a renovação da CNH; Altera o art. 148-A para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; Altera o art. 168 e art. 235-B do Decreto-Lei nº 5.452 para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos de motoristas profissionais.
67	Hugo Motta	Altera o art. 159 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH.
68	Hugo Motta	Acrescenta o art. 165-B no CTB para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
69	Hugo Motta	Altera o art. 168 e art. 235-B do O Decreto-Lei nº 5.452 para dispor sobre a submissão a exames toxicológicos de motoristas profissionais.
70	Aline Gurgel	Altera o art. 19, art. 22, art. 25-A, art. 121 e art. 131 do CTB para tratar da organização do cadastro dos profissionais despachantes documentalistas.
71	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 148-A e acrescenta os art. 67-F, 67-G, 67-H, 67-I, 67-J ao CTB para tratar do controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.
72	Christiane de Souza Yared	Acrescenta o § 6º ao art. 147 do CTB para dispor sobre a necessidade de avaliação médica e psicológica em determinados casos.
73	Christiane de Souza Yared	Acrescenta §§ ao art. 147 do CTB para dispor sobre critérios e procedimentos para exames médicos e psicológicos
74	Christiane de Souza Yared	Altera o art. 147 do CTB para tratar do exame médico pericial.
75	Christiane de Souza Yared	Altera o § 5º do art. 19 do CTB para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
76	Eli Corrêa Filho	Suprime o acréscimo do § 5º ao art. 19 do CTB, que dispõe sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União (documento eletrônico).
77	Eli Corrêa Filho	Altera o art. 141 do CTB para prever aulas práticas de direção veicular com veículo dotado de câmbio automático.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
78	Eli Corrêa Filho	Altera o art. 4 do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
79	Eli Corrêa Filho	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
80	Eli Corrêa Filho	Suprime o §2º-A do art. 147 do CTB, que dispõe sobre a validade do exame médico e da validade da CNH.
81	Eli Corrêa Filho	Altera o art. 147 do CTB, que dispõe sobre exame de aptidão física e mental.
82	Mauro Lopes	Altera o art. 10 do CTB para dispor sobre a composição do Contran.
83	Mauro Lopes	Altera o art. 148 do CTB para tratar da delegação dos serviços de prestação de exames de aptidão física e mental para entidades particulares
84	Mauro Lopes	Altera o art. 22 do CTB para dispor sobre o credenciamento de entidades pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.
85	Mauro Lopes	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental.
86	Mauro Lopes	Altera o art. 160 do CTB para dispor dos exames a que devem se submeter os condutores condenados por delitos de trânsito.
87	Mauro Lopes	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre procedimentos para realização de exames de aptidão física e mental.
88	José Medeiros	Altera o art. 20 do CTB para dispor sobre competências para a Polícia Rodoviária Federal
89	José Medeiros	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
90	Felício Laterça	Altera o art. 176 do CTB para tratar de acidente de trânsito envolvendo animais.
91	Felício Laterça	Altera o art. 270 do CTB para tratar da retenção de veículos pelo agente de trânsito.
92	Vinicius Carvalho	Altera o art. 147 e art. 148 do CTB para dispor sobre a exigência de exame toxicológico na obtenção do documento de habilitação.
93	Hugo Motta	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre avaliação pericial da saúde física e mental do condutor.
94	Hugo Motta	Acrescenta o art. 147-B ao CTB para dispor sobre avaliação pericial da saúde física e mental do condutor.
95	Heitor Schuch	Altera o inciso II do art. 64 do CTB para dispor sobre o uso de dispositivo de retenção especial.
96	Heitor Schuch	Altera o art. 233 do CTB para tratar da infração por deixar de efetuar o registro de veículo.
97	Heitor Schuch	Altera o art. 261 do CTB para dispor sobre aumento da pontuação necessária para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
98	Manuel Marcos	Altera o § 5º do art. 19 do CTB para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
99	Manuel Marcos	Altera o art. 4 do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
100	Manuel Marcos	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre avaliação pericial da saúde física e mental do condutor.
101	Fábio Henrique	Altera o art. 20 do CTB para dispor sobre competências para a Polícia Rodoviária Federal
102	Fábio Henrique	Altera o art. 261 do CTB para dispor sobre aumento da pontuação necessária para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.
103	Fábio Henrique	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
104	Fábio Henrique	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
105	Gonzaga Patriota	Altera o art. 147 do CTB para tratar das avaliações para habilitação de condutores.
106	Liziane Bayer	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
107	Liziane Bayer	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
108	Liziane Bayer	Altera o art. 244 do CTB para tratar de infração para condutas perigosas de motociclistas.
109	Liziane Bayer	Suprime a alteração proposta para o art. 261 do CTB, que dispõe sobre aumento da pontuação necessária para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.
110	Liziane Bayer	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
111	Liziane Bayer	Suprime a revogação do § 2º do art. 158 do CTB, que dispõe sobre a obrigatoriedade de o candidato a CNH realizar aulas práticas de direção no período da noite.
112	Cleber Verde	Altera os arts. 19, 22, 25, 121, 131 e 338 do CTB para tratar das competências dos órgãos integrantes do SNT, do registro e licenciamento de veículos e da atuação dos profissionais despachantes documentalistas.
113	Cleber Verde	Altera os arts. 105, 131 e 136 do CTB para tratar de equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo).
114	Cleber Verde	Altera os arts. 24, 129-B e 141 do CTB para tratar das competências dos órgãos executivos municipais de trânsito e do registro e da autorização para condução de ciclomotores.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
115	Cezinha de Madureira	Altera o inciso VII do art. 19 do CTB para dispor sobre expedição da Permissão para Dirigir, da CNH, dos Certificados de Registro e dos Certificados de Licenciamento Anual, em formato físico ou eletrônico.
116	Abou Anni	Altera os arts. 138 e 145 e o Anexo I do CTB para dispor sobre o transporte de escolares.
117	Abou Anni	Altera o § 6º do art. 282 do CTB para dispor sobre o prazo de notificação de imposição de penalidade (multa)
118	Abou Anni	Altera o art. 141 do CTB para tratar da obrigatoriedade do oferecimento de cursos Correlatos ao processo de formação de condutores na modalidade presencial.
119	Santini	Altera o art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
120	Santini	Altera o art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
121	Gonzaga Patriota	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre avaliação pericial da saúde física e mental do condutor.
122	Cássio Andrade	Altera os art. 147 e 148 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e os exames escritos.
123	Cássio Andrade	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
124	Leur Lomanto Júnior	Altera o art. 168 do CTB para tornar grave a infração por violar o disciplinamento do transporte de crianças.
125	Leur Lomanto Júnior	Acrescenta § 5º ao art. 280 do CTB para estabelecer as condições de validade das penalidades referentes a infrações por excesso de velocidade.
126	Leur Lomanto Júnior	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
127	Leur Lomanto Júnior	Altera o art. 115 do CTB para tratar do sistema de placas de identificação de veículos.
128	Pinheirinho	Acrescenta § 5º ao art. 280 do CTB para estabelecer que as infrações por excesso de velocidade somente poderão ser comprovadas com o uso de equipamentos medidores do tipo fixo.
129	Leur Lomanto Júnior	Altera o art. 231 do CTB para tratar de infração relativa ao transporte remunerado de bens ou pessoas sem licença.
130	Elcione Barbalho	Acrescenta os art. 281-A e 281-B ao CTB para propor critérios para notificação de autuação e defesa prévia.
131	Elcione Barbalho	Altera o art. 282 para propor critérios para apresentação de defesa prévia.
132	Elcione Barbalho	Suprime os art. 3º, 4º e 5º do PL 3267/2019, que dispõem sobre luzes de rodagem diurna, validade das CNH expedidas antes da entrada em vigor do projeto e as revogações de dispositivos do CTB.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
133	Roberto de Lucena	Altera o art. 257 do CTB para isentar de multas e pontos na CNH categorias profissionais com função pública
134	Roberto de Lucena	Altera o art. 261 do CTB para aumentar o limite anual de pontos na CNH para 50.
135	Roberto de Lucena	Acrescenta o art. 342 no CTB para estabelecer isenção de impostos na compra de automóvel por parte de policial federal, civil e militar.
136	Leda Sadala	Altera o § 2º do art. 147 do CTB para dispor sobre os prazos de validade dos exames de aptidão física e mental.
137	Leda Sadala	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
138	Leda Sadala	Altera o § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
139	Leda Sadala	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
140	General Peternelli	Altera o art. 106 do CTB para dispor sobre compra, venda e transferência de carros blindados.
141	Bacelar	Altera o art. 64 do CTB para dispor sobre o uso de dispositivo de retenção especial.
142	Bacelar	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
143	Gilberto Abramo	Altera o art. 105 do CTB, que torna obrigatório o uso do capacete para bicicletas.
144	Capitão Augusto	Suprime a revogação do inciso IV do caput e parágrafo único do art. 40 do CTB, que dispõe sobre o uso de faróis nos veículos.
145	Capitão Augusto	Altera o art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias A e B.
146	Capitão Augusto	Altera o art. 20 do CTB para atribuir as competências exercidas pela Polícia Rodoviária Federal às polícias militares rodoviárias dos Estados.
147	Mauro Nazif	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
148	Mauro Lopes	Altera o § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
149	Mauro Lopes	Altera o art. 4º do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
150	Christiane de Souza Yared	Acrescenta dispositivo ao CTB para dispor sobre o Especialista em Medicina de Tráfego.
151	Mário Negromonte Jr.	Altera o art. 231 do CTB para tratar de infração relativa ao transporte remunerado de bens ou pessoas sem licença.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
152	Mário Negromonte Jr.	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e sobre a submissão a exames toxicológicos para a renovação da CNH.
153	Mário Negromonte Jr.	Altera o art. 14 da Lei 10233/2001 para dispor sobre autorização, concessão ou permissão da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros
154	Ronaldo Carletto	Altera os art. 231 e 312-A do CTB para tratar de infração relativa ao transporte remunerado de bens ou pessoas sem licença.
155	Fábio Henrique	Altera o art. 4º do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
156	Roberto de Lucena	Altera o art. 230 do CTB para agravar as penalidades para veículo transportando escolares sem autorização legal
157	Roberto de Lucena	Altera o art. 230 do CTB para estabelecer a infração de conduzir veículo de transporte escolar sem a presença de monitor e as respectivas penalidades
158	Roberto de Lucena	Altera o art. 136 do CTB para estabelecer a exigência de exclusividade para a atividade de transporte escolar.
159	Roberto de Lucena	Suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
160	Roberto de Lucena	Altera o art. 148-A do CTB para incluir os motoristas da categoria B no dispositivo que obriga a realização de exame toxicológico.
161	Roberto de Lucena	Altera o art. 136 do CTB para estabelecer normas para a fixação de pintura identificadora de veículo destinado ao transporte escolar.
162	Roberto de Lucena	Insere o art. 138-A no CTB para estabelecer a obrigatoriedade da presença de monitor nos veículos de transporte de escolares com menos de 12 anos.
163	Roberto de Lucena	Altera o art. 137 do CTB para exigir que o comprovante da última vistoria seja afixado no veículo de transporte escolar
164	Antônio Carlos Nicoletti	Altera o art. 76 do CTB para prever que a educação para o trânsito constituirá componente curricular obrigatório, ao menos, nas escolas de ensino médio.
165	Antônio Carlos Nicoletti	Altera o art. 115 do CTB, que dispõe sobre a identificação de veículos policiais com placas especiais.
166	Sargento Pastor Isidório	Altera o art. 141 do CTB, para prever que a autorização para conduzir ciclomotores ficará a cargo dos municípios.
167	Sargento Pastor Isidório	Altera os arts. 133, 230 e 269 do CTB, que dispõem sobre o licenciamento de veículos.
168	Bohn Gass	Altera os incisos II e III do art. 22º, que dispõem sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
169	Bohn Gass	Suprime o acréscimo do § 5º ao art. 19 do CTB, que dispõe sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União (documento eletrônico).
170	Arlindo Chinaglia	Altera os incisos II e III do art. 22º, que dispõem sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.
171	Antônio Carlos Nicoletti	Altera o inciso VII do art. 29 do CTB para dispor sobre veículos de emergência.
172	Paulo Guedes	Altera o art. 231 do CTB para tratar de infração relativa ao transporte remunerado de bens ou pessoas sem licença.
173	Gonzaga Patriota	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
174	Vitor Lippi	Altera o art. 259 do CTB para dispor sobre a aplicação de multas e medidas administrativas no caso de infrações que apresentem características tipicamente administrativas.
175	Marcelo Nilo	Altera o art. 4º do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
176	Marcelo Nilo	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
177	Marcelo Nilo	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
178	Dr. Luiz Antônio Teixeira Jr.	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica e suprime a revogação do art. 148-A do CTB, que dispõe sobre exame toxicológico.
179	Pompeo de Mattos	Altera a redação do § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
180	Pompeo de Mattos	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.
181	Moses Rodrigues	Altera o art. 105 do CTB para dispor sobre a obrigatoriedade do extintor de incêndio.
182	Efraim Filho	Altera o art. 134 do CTB para dispor sobre transferência de veículos.
183	Arlindo Chinaglia	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, que dispõe sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
184	Arlindo Chinaglia	Altera o art. 13 do CTB para tratar da coordenação das Câmaras Temáticas.
185	Arlindo Chinaglia	Suprime as alterações no inciso I e no § 5º do art. 261 do CTB, propostas pelo PL 3267/2019, que dispõem sobre o limite de pontuação máxima para aplicação da penalidade de suspensão da habilitação.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
186	Arlindo Chinaglia	Suprime as revogações do parágrafo único do art. 161, do inciso III do caput do art. 263 e os incisos I e IV do caput do art. 268 do CTB, que dispõem, respectivamente, sobre infrações de trânsito, cassação de CNH e cursos de reciclagem.
187	Leur Lomanto Júnior	Altera o art. 148-A do CTB, que dispõe sobre exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
188	Mauro Lopes	Altera o art. 147 do CTB, que dispõe sobre a gratuidade para os exames para obtenção e renovação da carteira de habilitação.
189	Hiran Gonçalves	Altera o art. 147 e art. 148 do CTB para dispor sobre os exames de aptidão física e mental na renovação da CNH.
190	Hiran Gonçalves	Altera a redação do § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
191	Hiran Gonçalves	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre a realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica
192	Hiran Gonçalves	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
193	Hiran Gonçalves	Altera o art. 4º do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
194	Marcelo Ramos	Altera o art. 121 do CTB para tratar da expedição do certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV) por meio de cartão de plástico contendo microcontrolador
195	Zé Vitor	Altera a redação do § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
196	Júnior Mano	Altera o art. 147 do CTB para incluir o exame toxicológicos para a primeira habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
197	Pedro Lucas Fernandes	Altera o art. 115 do CTB, que dispõe sobre sistemas inteligentes de transportes (ITS).
198	Cacá Leão	Altera os arts. 20, 21, 22 e 24 do CTB para dispor sobre a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios relativa a infrações
199	Gustinho Ribeiro	Acrescenta o art. 338-A ao CTB para tratar do uso de microntroladores e dispositivos de identificação por radiofrequência.
200	Sérgio Toledo	Altera o art. 159 do CTB, que dispõe sobre emissão de CNH por meio de cartão de plástico contendo microcontrolador.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
201	Bacelar	Acrescenta o art. 98-A ao CTB para permitir a utilização de rodas e pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas em veículos fora-de-estrada, até o limite de cinquenta por cento do diâmetro externo do conjunto formado por roda e pneu.
202	Beto Pereira	Altera o art. 145 do CTB para dispor sobre a habilitação nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso; Altera os arts. 147 e 148 do CTB para dispor sobre exames de habilitação; Altera os arts. 154 e 155 do CTB para dispor sobre os veículos destinado à formação de condutores de veículo automotor e elétrico; Altera o art. 156 e Anexo I do CTB para dispor sobre a regulamentação do credenciamento para prestação de serviço pelos Centros de Formação de Condutores (CFC).
203	Edio Lopes	Altera a redação do § 5º do art. 19 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, para dispor sobre as competências do órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (documento eletrônico).
204	Mauro Lopes	Altera o art. 145 do CTB para dispor sobre a habilitação nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso; Altera os arts. 147 e 148 do CTB para dispor sobre exames de habilitação; Altera os arts. 154 e 155 do CTB para dispor sobre os veículos destinado à formação do condutor de veículo automotor e elétrico; Altera o art. 156 e Anexo I do CTB para dispor sobre a regulamentação do credenciamento para prestação de serviço pelos Centros de Formação de Condutores (CFC).
205	Pompeo de Mattos	Altera o art. 40 do CTB para prever o acendimento dos faróis baixos durante o dia.
206	Rogério Correia	Altera o art. 258 do CTB para tratar da destinação de valores arrecadados com infrações de trânsito.
207	Rogério Correia	Altera o art. 148 do CTB para dispor sobre atividades de educação no trânsito.
208	Rogério Correia	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
209	Rogério Correia	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre exames de habilitação.
210	Rogério Correia	Não é uma emenda, é um requerimento. Foi devolvido ao autor
211	Geninho Zuliani	Altera o art. 64 do CTB para tornar obrigatório o uso de dispositivos de retenção para crianças
212	Dr. Frederico	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre exames de habilitação.
213	Dr. Frederico	Altera o art. 147 do CTB para tratar da validade do exame médico pericial.
214	Dr. Frederico	Altera o art. 261 do CTB para dispor sobre exame médico pericial de aptidão física e mental.

EMENDA	AUTOR	DESCRIÇÃO
215	Dr. Frederico	Altera o art. 4º do PL 3267/2019 para estabelecer que as habilitações expedidas antes da entrada em vigor da Lei proposta permanecerão com o prazo de validade inalterado.
216	Dr. Frederico	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
217	Dr. Frederico	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre exames de habilitação
218	Roberto de Lucena	Altera o art. 148-A do CTB que dispõe sobre a submissão a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
219	Daniel Coelho	Suprime o acréscimo do parágrafo único ao art. 168 do CTB, para dispor sobre a punição à violação do disciplinamento do transporte de crianças.
220	Abou Anni	Altera o art. 147 do CTB para dispor sobre exames de habilitação e formação de condutores; Revoga o inciso IV do art. 147 do CTB, que trata das noções de primeiros socorros; Altera o art. 155 para tratar do instrutor de trânsito.
221	Daniel Coelho	Altera o art. 250-A do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, para dispor sobre a obrigatoriedade de uso de faróis mesmo durante o dia nas rodovias.
222	Marcelo Calero	Altera o art. 302 e 303 do CTB para dispor sobre o crime por dirigir sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa.
223	Marcelo Calero	Altera o art. 168 do CTB para aumentar a penalidade de multa no caso da violação do disciplinamento do transporte de crianças.
224	Marcelo Calero	Altera o art. 320 do CTB para dispor sobre a destinação da receita arrecadada com cobrança de multas de trânsito.
225	Marcelo Calero	Altera os art. 61, 181, 199, 209, 218, 235, 236, 244, 249, 251 e 259 do CTB, que tratam dos limites de velocidade e de penalidades por infrações de trânsito.
226	Marcelo Calero	Altera os art. 304 e 305 do CTB para dispor sobre o crime de omissão de socorro.
227	Marcelo Calero	Suprime o acréscimo do inciso XI ao art. 244 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, que dispõe sobre o uso de viseira ou óculos de proteção pelo passageiro de motocicleta.
228	Marcelo Calero	Suprime o acréscimo do inciso X ao art. 244 do CTB, proposto pelo PL 3267/2019, que dispõe sobre o uso de viseira ou óculos de proteção pelo condutor de motocicleta.

As Emendas nºs 121, 152 e 196 foram retiradas pelos respectivos autores e a Emenda nº 210, por se tratar de requerimento e não de emenda, foi devolvida ao autor. Assim, as quatro emendas não serão objeto de apreciação.

Em observância ao Plano de Trabalho proposto e aos requerimentos apresentados pelos membros da Comissão Especial, foram realizadas seis reuniões de audiência pública, com o intuito de debater os vários aspectos abordados pelos projetos de lei sob exame:

- Tema 1: O trânsito brasileiro – desafios da redução de acidentes;
- Tema 2: Infrações e penalidades de trânsito;
- Tema 3: Habilitação e exames de aptidão física e mental;
- Tema 4: Exame toxicológico;
- Tema 5: Registro, licenciamento e identificação de veículos; e
- Tema 6: Sistema Nacional de Trânsito – atribuições e competências.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O País passa por momentos de extrema gravidade no que se refere à violência no trânsito. O número de mortos e feridos nas vias brasileiras em decorrência de acidentes atingiu patamares assustadores. Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2018 foram quase 33 mil mortes no trânsito, o que representa um óbito a cada 16 minutos. O número de indenizações pagas por invalidez permanente pelo Seguro DPVAT foi de cerca de 328 mil nesse mesmo ano. Essa tragédia nacional tem de ser reduzida: é o que o Brasil exige de nós.

Ponto central do debate, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) completou 22 anos da sua publicação. Desde 1997, diversos projetos de lei para alterar o CTB tramitaram ou ainda tramitam pela Casa. Pouco mais de trinta projetos lograram êxito nesse período, efetuando modificações no texto legal. As mudanças versaram tanto sobre questões administrativas e funcionais quanto sobre regras de conduta, fiscalização e segurança do trânsito.

Cabe ressaltar que a legislação brasileira de trânsito é extremamente rigorosa, uma das mais duras do mundo. A tolerância zero para a ingestão de bebida alcoólica ao volante é um exemplo clássico dessa

constatação. Talvez isso até justifique a pequena quantidade de alterações promovidas ao longo da existência do atual Código de Trânsito, se compararmos com a enorme quantidade de propostas de modificações. E muitas dessas mudanças não estão diretamente ligadas à segurança no trânsito, mas ao bom funcionamento do complexo Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e suas diversas engrenagens.

De certa forma, o PL nº 3.267, de 2019, guarda essa mesma característica. As propostas de alteração contemplam diversos temas, como estrutura e competências dos órgãos integrantes do SNT, procedimentos administrativos, inovações tecnológicas, processo de formação de condutores, infrações e penalidades, entre outros. Todavia, a presente proposição reveste-se de importante particularidade: a iniciativa do Poder Executivo.

Com exceção de algumas poucas ocasiões em que Medidas Provisórias promoveram modificações no Código, é a primeira vez em mais de vinte anos que o Poder Executivo submete alguma proposta de alteração no CTB à apreciação do Congresso Nacional antes que produza algum tipo de efeito. Tal fato merece, portanto, o devido destaque e sinaliza a intenção do Governo Federal em promover o debate do trânsito. Não por acaso, o Presidente da República, acompanhado do Ministro da Infraestrutura, apresentaram pessoalmente a proposição perante a Mesa da Câmara dos Deputados.

Voltando aos temas contemplados no presente PL, é também fato que as propostas foram alvo de muitas críticas de especialistas, parlamentares e da sociedade como um todo. Os posicionamentos contrários a alguns dos pontos propostos também foram manifestados nas seis reuniões de audiências públicas realizadas pela Comissão Especial criada para analisar o Projeto. Assim, entendemos conveniente aproveitar a oportunidade para debater de forma mais aprofundada as alterações propostas para o CTB e apresentar medidas que possam atender aos anseios da sociedade.

Corroborando esse nosso entendimento, 68 Deputados apresentam 228 emendas ao projeto. Algumas delas chegam no sentido de reverter propostas do PL, simplesmente mantendo o texto atual do Código. Outras tantas vêm no intuito de promover modificações no projeto, ora

pretendendo aperfeiçoar as propostas do Executivo, ora aproveitando a oportunidade para caminhar em sentido contrário. Além disso, mais de trinta por cento das emendas abordam temas estranhos ao projeto. Não obstante a pertinência ou não com o PL, debruçamo-nos detidamente sobre cada uma das emendas, avaliando a possibilidade de acolher as propostas.

A tônica deste trabalho foi aproveitar ao máximo todas as contribuições, visando sempre em primeiro lugar à segurança no trânsito, à redução do número de acidentes e, consequentemente, à diminuição do número de mortes e lesões. Nesse sentido, incorporamos ao nosso texto ideias contidas em 110 emendas, de autoria de 45 Deputados.

Nota-se, assim, a impossibilidade de mantermos a estrutura do texto original do PL. Optamos, portanto, por construir um substitutivo que pudesse aperfeiçoar e ampliar a proposta original e, antes de tudo, promover e garantir da segurança no trânsito, bem como facilitar a atuação dos órgãos e entidades que integram o SNT e a vida dos cidadãos. Passemos, então, a discorrer sobre os principais pontos do substitutivo.

No que tange à segurança no trânsito, um dos pontos mais sensíveis do projeto de lei do Executivo é o relativo aos dispositivos de retenção para crianças, as tão famosas cadeirinhas. Por um lado, o projeto de lei avança ao introduzir no CTB a obrigatoriedade do uso desses dispositivos por crianças até sete anos e meio, até então prevista somente na Resolução nº 277, de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), conferindo maior estabilidade jurídica à medida. Por outro, claramente retroage ao estabelecer que o descumprimento dessa obrigatoriedade seja punido apenas com advertência por escrito, hoje apenado com multa, por infração gravíssima.

Respaldados por estudos promovidos por entidades que zelam pela segurança das crianças, que alertam para a importância de se considerar a altura da criança para definir as situações em que as cadeirinhas devem ser usadas, e considerando a relação média entre idade e altura das crianças brasileiras, estamos propondo, no substitutivo, que os dispositivos de retenção sejam obrigatórios para crianças de até 10 anos de idade que ainda não atingiram 1 metro e 45 centímetros de altura. Vale salientar que tais parâmetros

estão em consonância com as recomendações da Diretiva Europeia 2003/2020, adotados por países que são referência em segurança de trânsito. Além disso, mantemos a penalidade hoje prevista no CTB para o descumprimento dessa obrigatoriedade, qual seja, multa correspondente a infração gravíssima. Afinal, como as crianças são os atores mais vulneráveis do trânsito, não se pode descuidar da sua segurança.

Nesse mesmo sentido, propomos que a idade mínima para que criança seja transportada em motocicletas, motonetas ou ciclomotores seja ampliada para 10 anos. A estrutura de crianças até essa idade ainda está em fase de desenvolvimento e, portanto, seus ossos e órgãos são mais frágeis que os de um adulto. Além disso, especialistas afirmam que crianças com idade inferior não tem a destreza suficiente para sustentar-se adequadamente na garupa dos veículos de duas rodas.

Outra proposta do PL acolhida e aperfeiçoada no substitutivo refere-se às campanhas de *recall*. Apesar da importância de os proprietários de veículos comparecerem às concessionárias para reparar algum defeito constatado, são frequentes os casos de descumprimento, colocando em risco a segurança dos condutores desses veículos e de outras pessoas. Diferentemente do que propõe o PL, que condiciona a emissão do Certificado de Registro de Veículo – exigível somente em caso de transferência de propriedade – ao cumprimento do *recall*, propomos que tal exigência seja condição para o licenciamento anual do veículo, a partir do segundo ano após o chamamento. A ideia é reduzir o tempo em que o veículo circulará com *recall* pendente, minimizando o risco de acidentes de trânsito.

Ainda com o olhar voltado para a defesa da vida, acolhemos importante proposta constante de emenda apresentada: regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores pelo corredor quando o trânsito estiver parado ou lento. Nessas situações, as motocicletas poderão trafegar entre os veículos, mas deverão transitar com velocidade compatível com a segurança dos pedestres e demais veículos. A medida impõe limites ao tráfego das motocicletas, com o objetivo de reduzir uma das causas mais frequentes de internações e de invalidez em decorrência de acidentes de trânsito.

O PL propôs, ainda, a ampliação dos prazos para renovação dos exames de aptidão física e mental de cinco para dez anos, para condutores de até 65 anos de idade, e de três para cinco anos, para condutores com mais de 65 anos. Diversas emendas abordaram essa questão, trazendo propostas de escalonamento desses prazos em função de faixas etárias. Após acalorados debates e diversas opções estudadas, construímos proposta que estipula o prazo de dez anos para renovação da habilitação de condutores com menos 50 anos de idade, de cinco anos para os condutores com idade igual ou superior a 50 anos e inferior a 70 anos e de três anos para condutores com idade igual ou maior que 70 anos. Para os motoristas que exercem atividade remunerada em veículo o prazo de validade dos exames é de cinco anos para aqueles com idade inferior a 70 anos e de três anos a partir dos 70.

O aumento da longevidade dos brasileiros, proporcionado pela melhoria das condições de saúde da população nas últimas décadas, dá o necessário respaldo para a ampliação dos prazos de validade dos exames, sem que haja comprometimento da segurança do trânsito. Além disso, é preciso registrar que, em nível internacional, apesar da variedade de prazos adotados para a renovação da habilitação pelos diversos países, verifica-se o amplo emprego do prazo de validade de dez anos para a habilitação de condutores com menos de 50 anos de idade, bem como o prazo de cinco anos para os motoristas profissionais. Esses são, inclusive, os prazos previstos pela Diretiva Europeia 2006/126 que regula o tema. Vale lembrar, ademais, que a legislação de trânsito atual permite que esses prazos sejam reduzidos em razão de deficiência – física ou mental – ou doença progressiva que requeira uma nova avaliação em tempo menor.

Por outro lado, estamos propondo a exigência de avaliação psicológica nos casos em que o condutor se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, ser condenado judicialmente por delito de trânsito ou quando estiver colocando em risco a segurança do trânsito, por decisão da autoridade de trânsito. Entendemos que nesses casos, além da frequência a curso de reciclagem para que o condutor possa voltar a dirigir, mostra-se fundamental avaliar se ele mantém as condições psicológicas que lhe garantiram a concessão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Outro ponto recorrente nas emendas trata dos profissionais que realizam os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Atualmente, os requisitos para o credenciamento de médicos e psicólogos peritos examinadores são disciplinados pela Resolução nº 425, de 2012, do Contran, que exige a titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, respectivamente. Entendemos oportuno introduzir tais requisitos para o texto legal, conferindo maior estabilidade jurídica à medida.

Ademais, consideramos importante impor maior rigor na qualificação desses profissionais, de modo a melhorar a qualidade na realização das perícias. Nesse sentido, propomos que os exames sejam avaliados objetivamente pelo examinado, a fim de que o órgão de trânsito possa exercer a fiscalização sobre o profissional credenciado, verificando se estão realizando os procedimentos exigidos pela legislação.

A questão dos exames toxicológicos também merece destaque. A proposta de acabar com a obrigatoriedade dos exames de larga janela de detecção para motoristas das categorias C, D e E foi alvo de muitas críticas nas reuniões de audiência pública por parte de parlamentares e de representantes das entidades convidadas. Defendemos, portanto, a manutenção dos exames toxicológicos. A sua inclusão no CTB foi aprovada recentemente por este Congresso Nacional e, na ausência de motivo relevante, não vemos justificativa plausível para voltar atrás nessa decisão. Pelo contrário, observou-se redução do número de acidentes envolvendo ônibus e caminhões em rodovias federais após a exigência dos exames. Acreditamos que, enquanto não se regulamenta outro tipo de instrumento para fiscalizar o uso de substâncias psicoativas por condutores, não se pode prescindir dos exames em vigor.

Também buscamos alteração na composição do Conselho Nacional de Trânsito. A partir de proposta apresentada pelo Governo, estamos propondo que o Contran seja composto por Ministros de Estado, no intuito de que as discussões da legislação de trânsito sejam elevadas a um nível estratégico de governo e se harmonize com as demais políticas públicas setoriais.

Propomos, ainda, que as minutas de normas regulamentares a serem editadas pelo Contran sejam submetidas a consulta pública antes de sua entrada em vigor. A medida dará maior transparência às decisões do Conselho, garantindo, assim, que a sociedade civil apresente as suas contribuições, no sentido de construir normas mais justas e efetivas. Cabe salientar que essa proposta foi inspirada nos critérios adotados nos processos normativos das agências reguladoras.

Outro ponto bastante polêmico trazido pelo projeto de lei é o que aumenta, de 20 para 40, o limite de pontos necessários para que ocorra a suspensão do direito de dirigir do condutor infrator. Em que pese a alegação do Governo de que o limite atual é bastante rigoroso, entendemos que a simples ampliação do limite poderia estimular a imprudência e o cometimento de infrações sem considerar a natureza ou o potencial de risco delas. Sob a égide da necessidade de revisão da amplitude de gradação das penalidades adotadas no sistema de trânsito brasileiro, propomos uma escala com três limites de pontuação, para que a CNH seja suspensa: com 20 pontos, se o condutor tiver duas ou mais infrações gravíssimas; com 30 pontos, se tiver apenas uma infração gravíssima; ou 40 pontos, se não constar entre as suas infrações nenhuma infração gravíssima. Os motoristas profissionais, por sua vez, em razão do tempo alongado que passam ao volante e das condições mais adversas a que são submetidos, para muito além do simples deslocamento no percurso casa-trabalho-casa, estão mais propensos ao cometimento de infrações de trânsito. Por tratar-se de condutores com características distintas e considerando que o princípio da equidade deve nortear a ações do poder público, julgamos pertinente flexibilizar para esses condutores a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, no sentido de que o limite de quarenta pontos possa ser atingido sem vinculação à natureza das infrações cometidas. Importante salientar que um contraponto para essa flexibilização, em nossa proposta, é a manutenção do exame toxicológico para os condutores das categorias C, D e E, bem como o menor prazo de validade da carteira de habilitação dos motoristas profissionais, em relação aos demais condutores. Dessa forma, contemplamos a proposta original do PL, no sentido de tornar o sistema mais justo, sem descuidarmos da segurança do trânsito.

Ainda no que se refere às pontuações, acolhemos proposta que isenta os pontos relativos às infrações de natureza administrativa, ou seja, aquelas que não colocam em risco a segurança no trânsito. É o caso de infrações como: portar no veículo placa em desacordo com as especificações, deixar o comprador de efetuar o registro do veículo no prazo de 30 dias ou conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório. Evidentemente, o condutor infrator não ficará isento da aplicação da devida penalidade de multa.

Em outro necessário avanço, estamos permitindo que os municípios se integrem ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) por meio das prefeituras municipais, sem a necessidade de criação de um órgão específico para essa finalidade. Atualmente, apenas 30% dos municípios estão integrados ao SNT, em razão do alto custo exigido para a criação de um órgão de trânsito municipal. Ao permitir a integração por meio das prefeituras, o projeto se aproxima bastante da realidade vivenciada pela maioria de municípios brasileiros, conferindo-lhes poder para celebrar convênios com o objetivo de melhorar gestão do trânsito em seu território.

Outra medida importante é a criação do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), no qual deverão constar os dados dos condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a pontuação, nos últimos doze meses. Com esse cadastro, esperamos estimular a condução responsável, premiando os bons condutores. Para isso estamos propondo sorteio anual do valor correspondente a 1% do montante arrecadado pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) aos condutores cadastrados. Também estamos possibilitando aos entes federados a utilização do cadastro positivo para conceder benefícios fiscais e tarifários. Espera-se, ainda, que as seguradoras de veículos possam utilizar o referido banco de dados para conceder desconto aos cadastrados na contratação dos seguros.

Propomos, também, a criação de escolinhas de trânsito, por parte dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais, destinadas a promover a educação no trânsito para crianças e adolescentes. Entendemos que esse público, atualmente pedestres e ciclistas, assumirão no futuro o volante de veículos automotores e precisam, desde cedo, serem conscientizados da importância de um bom comportamento no trânsito. Parte dos recursos do

Funset pode ser utilizada para tal finalidade, uma vez que já há essa previsão legal.

Apesar de termos nos debruçado sobre todas as emendas apresentadas, conforme já mencionado anteriormente, com a devida vênia aos autores, deixamos de acolher algumas delas em razão de apontarem para sentido oposto das propostas acolhidas no substitutivo, conforme argumentação apresentada. Ademais, outras emendas contemplam propostas inviáveis do ponto de vista técnico, jurídico ou operacional. Outras, ainda, tratam de questões bastante específicas, inadequadas para o texto legal e que, portanto, devem ser objeto de normas infralegais. Algumas, inclusive, já são tratadas em resoluções do Contran. Ainda com relação às emendas, verificamos problemas de adequação orçamentária e financeira nas emendas 135 e 188.

Diante de todo o exposto, acerca da constitucionalidade formal, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*). Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material na Constituição de 1988, salvo no que se refere às emendas 135, 146 e 199.

No que tange à juridicidade e boa técnica legislativa, o projeto de lei não viola os princípios e regras que regem o ordenamento jurídico, harmonizando-se com o conjunto de normas jurídicas, e está em consonância com o disposto na Lei Complementar nº 95/98, haja vista que os erros e imprecisões existentes na proposição e nas emendas foram corrigidos em sede de substitutivo.

Pelas razões expressas, nosso voto, pela Comissão Especial, é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do **PL nº 3.267, de 2019**, e das emendas 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 18, 19, 21, 24, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 40, 42, 46, 49, 50, 51, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 71, 73, 74, 76, 78, 80, 81, 82, 85, 87, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 110, 117, 120, 123, 126, 130, 131, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 145, 149, 155, 159, 169, 171, 173, 174,

175, 176, 177, 178, 180, 182, 183, 186, 187, 189, 191, 192, 193, 202, 204, 208, 211, 212, 213, 215, 216, 217, 219 e 221, na forma do Substitutivo em anexo.

Votamos, ainda, pela Comissão Especial, pela inconstitucionalidade das emendas 135, 146 e 199 e, no mérito, pela rejeição das emendas 1, 14, 15, 17, 20, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 32, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 67, 69, 70, 72, 75, 77, 79, 83, 84, 86, 88, 90, 92, 98, 101, 107, 109, 111, 112, 113, 114,115, 116, 118, 119, 122, 124, 125, 127, 128, 129, 132, 133, 134, 135, 138, 143, 144, 146, 147, 148, 150, 151, 153, 154, 156, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 170, 172, 179, 181, 184, 185, 188, 190, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 207, 209, 214, 218, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 227 e 228.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado JUSCELINO FILHO
Relator

SUBSTITUTIVO AO 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; e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

.....

XXVI - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;

XXVII - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicação;

XXVIII - Ministro de Estado da Defesa;

XXIX - Ministro de Estado da Economia;

XXX - Ministro de Estado da Educação;

XXXI - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;

XXXII - Ministro de Estado das Relações Exteriores;

XXXIII - Ministro de Estado da Saúde; e

XXXIV - Ministro de Estado do Meio Ambiente.

.....

§ 8º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

§ 9º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 10. O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.” (NR)

“Art. 10-B. Poderão ser convidados a participar de reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame.”

“Art. 12. .....

.....

VIII – estabelecer e normatizar os procedimentos para o fiel enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

.....

§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores (internet), pelo período mínimo de trinta dias, antes do exame da matéria pelo Contran.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão à disposição do público pelo prazo de dois anos, contado da data de encerramento da consulta pública.

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, *ad referendum* do Conselho e com prazo de validade máximo de noventa dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º, vedada a reedição.

§ 4º Encerrado o prazo previsto no § 3º sem o referendo do Contran, a deliberação perderá a sua eficácia, permanecendo válidos os efeitos dela decorrentes.

§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito” (NR)

“Art. 13. .....

.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran, conforme definido no ato de criação de cada Câmara Temática.

.....” (NR)

“Art. 19. .....

.....

XXXI – organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores – RNPC.

.....” (NR)

“Art. 20. .....

.....

III – executar fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....

XII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União.” (NR)

“Art. 21. .....

.....

XV – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 22. .....

.....

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 máximo executivo de trânsito da União;

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição do Certificado de Registro e do Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....

XVII – criar, implantar e manter escolinhas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

Parágrafo único. As competências descritas no inciso II do *caput* relativas ao processo de suspensão de condutores serão exercidas:

I – quando o condutor atingir o limite de pontos estabelecidos no inciso I do art. 261;

II – quando a infração previr a penalidade de suspensão do direito de dirigir de forma específica, nos casos em que a autuação tiver sido efetuada pelo próprio órgão executivo estadual de trânsito.” (NR)

“Art. 24. .....

.....

XXII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União;

XXIII – criar, implantar e manter escolinhas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

.....

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivo de trânsito ou diretamente por meio da prefeitura municipal, conforme previsto no art. 333.” (NR)

“Art. 25. .....

§ 1º .....

§ 2º O convênio de que trata o *caput* poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal quando não houver órgão ou entidade executivo de trânsito no respectivo Município.” (NR)

“Art. 25-A. Os agentes dos órgãos policiais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, a que se referem o inciso IV do art. 51 e o inciso XIII do art. 52 da Constituição Federal, respectivamente, mediante convênio com o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, poderão lavrar auto de infração de trânsito e remetê-lo ao órgão competente, nos casos em que a infração cometida nas adjacências do Congresso Nacional ou nos locais sob sua responsabilidade estiver comprometendo objetivamente os serviços ou colocando em risco a incolumidade das pessoas ou o patrimônio das respectivas Casas.

Parágrafo único. Para atuarem na fiscalização de trânsito, os agentes mencionados no *caput* deverão receber treinamento específico para o exercício das atividades, conforme regulamentação do Contran.”

“Art. 29. .....

.....

VII – os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições:

.....

b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

.....

e) as prerrogativas de livre circulação e parada de que trata este inciso se aplicam desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;

f) a prerrogativa de livre estacionamento de que trata este inciso se aplica desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente;

g) compete ao Contran regulamentar os dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitente previstos neste inciso;

h) em situações especiais, ato da autoridade máxima federal de segurança pública poderá dispor sobre a aplicação das exceções tratadas neste inciso aos veículos oficiais descaracterizados.

.....” (NR)

“Art. 40. .....

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

a) à noite;

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

.....

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros, quando circularem em faixas ou pistas a eles destinadas, e as motocicletas, motonetas e ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples." (NR)

"Art. 56-A. É admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran:

§ 1º Havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 2º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º.

§ 3º Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.

§ 5º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o *caput*, junto a semáforos, imediatamente

à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.”

“Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, salvo exceções regulamentadas pelo Contran.

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

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a trinta dias.

.....” (NR)

“Art. 105. .....

.....

VIII – luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 106. .....

Parágrafo único. No caso de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento.” (NR)

“Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo – CRV, em meio físico ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo Contran, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.” (NR)

“Art. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no §1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e na Lei nº 13.853, de 8 de julho de 2019.

§ 1º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão realizar a supervisão e o controle de todo o processo de registro de contratos de forma privativa e intransferível, podendo sua execução ser realizada por terceiros, mediante credenciamento e/ou contratação.

§ 2º As imagens correspondentes ao registros de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor a que se referem o *caput* deverão ser enviadas em formato digital e concomitantemente às demais informações eletrônicas atinentes ao registro dos contratos.”

“Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, em meio físico ou digital, à escolha do proprietário, no modelo e especificações estabelecidos pelo Contran.

.....

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos não atendidas no prazo de um ano, a contar da data de sua comunicação, deverão constar no Certificado de Licenciamento Anual.

§ 5º Após a inclusão das informações de que trata o § 4º no Certificado de Licenciamento Anual, o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos." (NR)

"Art. 134. No caso de transferência de propriedade, expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 sem que o novo proprietário tenha tomado as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, dentro do prazo de sessenta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, contendo a assinatura eletrônica válida, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

"Art. 134-A. O Contran especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias".

"Art. 138. .....

.....

IV – não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos doze últimos meses.

.....” (NR)

“Art. 145. .....

.....

III – não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos doze meses;

.....” (NR)

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:

.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I – a cada dez anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos;

II – a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos;

III – a cada três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.

§ 2º-A A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para os condutores que exercem atividade remunerada em veículo.

.....

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade

para conduzir o veículo, os prazos previstos no § 2º poderão ser diminuídos por proposta do perito examinador.

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser avaliados objetivamente pelos examinados, atendo-se tão somente aos aspectos técnicos dos procedimentos realizados, conforme regulamentação do Contran, e subsidiarão a fiscalização prevista no § 7º.

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais credenciados responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica no mínimo uma vez por ano." (NR)

"Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....

§ 2º Além da realização do exame previsto no *caput*, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a setenta anos serão submetidos a novo exame a cada período de dois anos e seis meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do *caput* do art. 147.

.....

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran.

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionado o levantamento da suspensão à

inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

.....” (NR)

“Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e/ou digital, em modelo único e de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....

§ 1º-A O porte do documento de habilitação será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o condutor está habilitado.

.....

§ 12. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal enviarão por meio eletrônico, com trinta dias de antecedência, aviso de vencimento da validade da Carteira Nacional de Habilitação a todos os condutores cadastrados no Renach com endereço na respectiva unidade da Federação.” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, sujeitando o infrator às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX.” (NR)

“Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A, após trinta dias do vencimento do prazo estabelecido:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame.

Parágrafo único. Incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprovar a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A quando da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E."

"Art. 211. .....

Parágrafo único. A infração definida no *caput* não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A." (NR)

"Art. 218. .....

.....

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir. (NR)"

"Art. 233. .....

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa – remoção do veículo." (NR)

"Art. 233-A. Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de sessenta dias, conforme o art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123:

Infração – leve;

Penalidade – multa.”

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor:

I – sem usar capacete de segurança ou vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo Contran;

.....

V – transportando criança menor de dez anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento do documento de habilitação;

.....

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 prevista no inciso X:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização;

XII – em desacordo com o disposto no art. 56-A:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

.....” (NR)

“Art. 250. .....

I – .....

.....

b) de dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

c) de dia, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia, tratando-se de motocicletas, motonetas e ciclomotores;

e) de dia, em rodovias de pista simples, tratando-se de veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna;

.....” (NR)

“Art. 257. .....

.....

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá trinta dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Contran, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.

.....” (NR)

“Art. 259. .....

.....

§ 4º Ao condutor identificado será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas:

I – praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran conforme disposto no art. 65;

II – previstas no art. 221, nos incisos VII e XXI do art. 230, e nos arts. 232, 233, 233-A, 240 e 241, sem prejuízo da aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis;

III – puníveis especificamente com suspensão do direito de dirigir.” (NR)

“Art. 261. .....

I – sempre que, no período de 12 (doze) meses, o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, conforme a pontuação prevista no art. 259:

a) 20 (vinte) pontos, caso na referida pontuação constem duas ou mais infrações gravíssimas;

b) 30 (trinta) pontos, caso na referida pontuação conste uma infração gravíssima;

c) 40 (quarenta) pontos, caso na referida pontuação não conste nenhuma infração gravíssima;

.....

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina a quantidade de pontos computados, prevista no inciso I do *caput* ou no § 5º, para fins de contagem subsequente.

.....

§ 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada em veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o *caput* será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previstos na alínea c do inciso I do *caput*, independentemente da natureza das infrações cometidas, sendo-lhe facultado participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran.

.....

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do *caput* deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran.

.....” (NR)

“Art. 268. .....

.....

Parágrafo único. Além da penalidade prevista no *caput*, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V.” (NR)

“Art. 268-A. Fica criado o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com a finalidade de cadastrar os condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a pontuação prevista no art. 259, nos últimos doze meses, conforme regulação do Contran.

§1º O RNPC deverá ser atualizado mensalmente.

§ 2º A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 3º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação no RNPC independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 4º A exclusão do RNPC se dará:

I – por solicitação do cadastrado;

II – quando lhe for atribuída pontuação por infração;

III – quando o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso;

IV – quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de trinta dias;

V – quando o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

§ 5º A consulta ao RNPC é garantida a todos os cidadãos, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 6º Valor equivalente a um por cento dos recursos do fundo de âmbito nacional previsto no § 1º do art. 320, será destinado a premiar condutores cadastrados no RNPC, anualmente, na Semana Nacional de Trânsito, por meio de sorteio público,

apurado com base na Loteria Federal, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 7º O sorteio público previsto no § 6º será realizado entre condutores habilitados na mesma categoria.

§ 8º O valor total será distribuído entre as categorias de condutores conforme o percentual do número de condutores cadastrados em cada categoria em relação ao número total de condutores cadastrados.

§ 9º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão utilizar o RNPC para conceder benefícios fiscais ou tarifários aos condutores cadastrados, na forma da legislação específica de cada ente da federação."

"Art. 269. .....

.....

§ 5º No caso de documentos em meio digital, as medidas administrativas previstas nos incisos III a VI serão realizadas por meio de registro no Renach ou Renavam, conforme o caso, na forma estabelecida pelo Contran." (NR)

"Art. 270. .....

.....

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, deverá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a trinta dias, para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado.

....." (NR)

"Art. 271. .....

.....

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.

.....” (NR)

“Art. 281-A. Na notificação de autuação e no auto de infração, quando este valer como notificação de autuação, deverá constar o prazo para apresentação de defesa prévia, que não será inferior a trinta dias, contados da data de expedição da notificação.”

“Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, no prazo máximo de cento e oitenta dias, contado da data do cometimento da infração, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.

.....

§ 6º Em caso de apresentação defesa prévia em tempo hábil, o prazo previsto no *caput* deste artigo será de trezentos e sessenta dias.

§ 7º O descumprimento dos prazos previstos no *caput* ou no § 6º deste artigo implica na decadência do direito de aplicar a penalidade.

.....” (NR)

“Art. 282-A. O órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação deverá oferecer ao proprietário do veículo ou ao condutor autuado a opção de notificação por meio eletrônico, na forma definida pelo Contran.

§ 1º O proprietário e o condutor autuado deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação prevista no *caput*, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado trinta dias

após a inclusão da informação no sistema eletrônico e do envio da respectiva mensagem.

.....” (NR)

“Art. 284. .....

.....

§1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por sessenta por cento do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....” (NR)

“Art. 285. .....

.....

§ 5º Na apresentação da defesa ou recurso, em qualquer fase do processo, para efeitos de admissibilidade, não serão exigidos documentos ou cópia de documentos emitidos pelo órgão responsável pela autuação.” (NR)

“Art. 289. .....

.....

I – tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....

Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.” (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"……

ÁREA DE ESPERA – área delimitada por duas linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos.

……

CICLOMOTOR – veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de quatro quilowatts, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

……" (NR)

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Art. 4º Fica mantido o prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 5º Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem os requisitos previstos no *caput* do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de três anos até que obtenham a titulação exigida.

Art. 6º Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997:

I – os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do art. 10;

II – o inciso XII do art. 12;

III – o inciso IV do art. 40;

IV – o § 3º do art. 148-A;

V – o art. 151;

VI – o § 2º do art. 158;

VII – o § 11 do art. 159;

VIII – o parágrafo único do art. 161;

IX – o inciso IV do art. 244;

X – o inciso II do art. 250; e

XI – os incisos I e VI do art. 268.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado JUSCELINO FILHO
Relator

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.1/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

O Art. 8° do Substitutivo do PL 3267 de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 8° Revogam-se:

I - os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997:

.....

l) o art. 247.

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade do ciclista ocupar a faixa de rolamento é medida de extrema segurança e visibilidade, a penalidade do ciclista que circula fora dos bordos é descabida e desproporcional, sendo contrário ao espírito da nova lógica da mobilidade. Além disso, a ocupação da faixa de rolamento pelo ciclista confere espaço para ultrapassagem segura por outro ciclista.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD207173599800

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.1/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Revoga-se o art. 247 da Lei nº 9.503, de 1997.

Assinaram eletronicamente o documento CD207173599800, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)
8 Dep. Daniel Almeida (PCdoB/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.1/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Revoga-se o art. 247 da Lei nº 9.503, de 1997.

Assinaram eletronicamente o documento CD207173599800, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)
8 Dep. Daniel Almeida (PCdoB/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.2/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Altera-se o Art. 220, da Lei n° 9.503, de 1997, constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
> .....
> XIII – ao ultrapassar ciclista;
> Infração – gravíssima;
> Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir."

JUSTIFICAÇÃO

Uma das maiores causas de fatalidades de ciclistas no trânsito se deve à ultrapassagem sem observar as condições de segurança (redução da velocidade e distância lateral segura). As variáveis que podem levar a um acidente fatal com o ciclista quando o condutor não reduz a velocidade e não o faz a uma distância segura são inúmeras.

Tendo em vista a regra máxima da proteção ao mais frágil, a conduta imprudente, que tem alta chance de levar a óbito o ciclista, deve ser encarada de forma gravíssima em vez de grave.

O infrator nesse caso, pelo seu desprezo ao vulnerável, pela atitude covarde e injustificável que atenta à segurança e a vida daquele a quem a lei confere obrigação objetiva de proteger deve ser punida com a imediata suspensão do direito de dirigir, além da aplicação de multa equivalente à gravidade da infração.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200218145300

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.2/0

Devem ser adotados os meios de coerção eficientes em relação a todos os atos contra bem juridicamente protegido de valor mais elevado como a vida e a segurança e a suspensão do direito de dirigir, muito mais do que a multa, constituem um mecanismo apropriado e eficiente.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200218145300

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.2/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração gravíssima ao deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista.

Assinaram eletronicamente o documento CD200218145300, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.2/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração gravíssima ao deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista.

Assinaram eletronicamente o documento CD200218145300, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.3/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Inclua-se parágrafo único ao Art. 208, da Lei n° 9.503, de 1997, constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
>
> Parágrafo Único: A autoridade executiva de trânsito municipal poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas durante o sinal vermelho, mediante sinalização apropriada, indicando a preferência do pedestre ao transpor a via."

JUSTIFICAÇÃO

Nas interseções, onde os ciclistas circulam na faixa da direita, a única justificativa para a retenção dos veículos é o conflito com os veículos que seguem na faixa perpendicular, no entanto, os ciclistas são capazes de fazer esta interseção sem enfrentar tal conflito se estiverem adiantados em relação à abertura do fluxo desta perpendicular e também por estarem ocupando o bordo direito da faixa de rolamento.

Desta forma, resguardada a preferência do pedestre em transpor a via, não há conflito ou risco ao ciclista que pretende virar à direita a justificar sua retenção junto aos motorizados. Muito pelo contrário, ao determinar que o ciclista tenha o mesmo tempo de arrancada junto com os motorizados que pretendem virar à direita, há um aumento de risco de "colhida" especialmente por veículos longos como ônibus e caminhões.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205980078600

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.3/0

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD205980078600

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.3/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

A autoridade executiva de trânsito municipal poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas durante o sinal vermelho, mediante sinalização apropriada, indicando a preferência do pedestre ao transpor a via.

Assinaram eletronicamente o documento CD205980078600, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.3/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

A autoridade executiva de trânsito municipal poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas durante o sinal vermelho, mediante sinalização apropriada, indicando a preferência do pedestre ao transpor a via.

Assinaram eletronicamente o documento CD205980078600, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.4/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Altera-se o Art. 201, da Lei n° 9.503, de 1997, constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 201. Deixar de transpor de faixa ao passar ou ultrapassar veículos de tração animal e bicicleta:
> Infração - gravíssima;
> Penalidade - multa."

JUSTIFICAÇÃO

Ao propor a criação da obrigação do condutor de veículo motorizado de, ao efetuar a ultrapassagem de um ciclista, em vias que contenham mais de uma faixa de rolamento, proceda à mudança de faixa. Buscando ampliar a segurança do ciclista no trânsito, propõe-se também a devida penalização.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206267240500

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.4/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração gravíssima ao deixar de transpor de faixa ao passar ou ultrapassar veículos de tração animal e bicicleta.

Assinaram eletronicamente o documento CD206267240500, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.4/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração gravíssima ao deixar de transpor de faixa ao passar ou ultrapassar veículos de tração animal e bicicleta.

Assinaram eletronicamente o documento CD206267240500, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.5/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Inclua-se o inciso XI no Art. 182, da Lei n° 9.503, de 1997, constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 182. Parar o veículo:
.....
XI – Sobre ciclovia ou ciclofaixa.
Infração – grave;
Penalidade – multa;
Medida administrativa – remoção do veículo."

JUSTIFICAÇÃO

A parada de um veículo motorizado inviabiliza completamente o uso da faixa exclusiva para bicicletas e veículos a propulsão humana, colocando em alto risco o usuário ao obrigá-lo invariavelmente a manobrar sobre a faixa de rolamento da via.

Lembrando que ciclovias e ciclofaixas são normalmente instaladas em vias coletoras cuja velocidade máxima é incompatível para o compartilhamento da via com as bicicletas.

Desta forma, a gravidade da infração se dá pela alta exposição ao risco de acidentes fatais imposta ao ciclista.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD202919879800

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.5/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração grave ao parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa.

Assinaram eletronicamente o documento CD202919879800, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.5/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Infração grave ao parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa.

Assinaram eletronicamente o documento CD202919879800, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.6/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Altera o Art. 58, incluindo o inciso I no parágrafo único, da Lei n° 9.503, de 1997, constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, preferencialmente na faixa mais à esquerda ou mais à direita da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.
>
> Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.
>
> I - Em vias locais de velocidade igual ou inferior a 30 km/h o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo sem a necessidade de ciclofaixa."

JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta o termo "faixa compartilhada", ao rol de infraestruturas cicloviárias citadas. Substitui o termo "bordos" por "na faixa mais à esquerda ou mais à direita da pista de rolamento".

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201440236100

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.6/0

Tal substituição é relevante para reforçar o direito de circulação da bicicleta na via e a ocupação do espaço necessário à segurança garantido pela visibilidade na ocupação da faixa e não nos bordos que, por sua vez, costumam ter detritos, bueiros e bocas de lobo.

A inserção do inciso I busca facilitar a criação de mecanismos seguros para reforçar a segurança do ciclista ao circular pelo contra fluxo, dispensando a obrigação de criação de ciclovia.

Em vias locais é dispensável a obrigação de criação de ciclovia, sendo certo que a sinalização horizontal e vertical e criação de zonas 30 é suficiente a criar um ambiente seguro à circulação de bicicletas.

Vias com limite de velocidade até 30km/h são geralmente vias locais, em áreas residenciais com baixo fluxo de veículos, com presença de crianças. Na prática, isso já acontece. A questão não enseja maiores polêmicas, sendo certo que no cotidiano os ciclistas já circulam pelo contra fluxo normalmente em vias normais, o presente parágrafo alterado apenas oferece um mecanismo legal para a autoridade de trânsito tenha condições de elaborar sinalização adequada e assim trazer mais segurança e conforto a pedestres, ciclistas e todos os usuários das vias locais.

Nas demais vias fica mantida a necessidade de construção de ciclovia para a circulação no contra fluxo.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201440236100

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.6/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Em vias locais de velocidade igual ou inferior a 30 km/h o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo sem a necessidade de ciclofaixa

Assinaram eletronicamente o documento CD201440236100, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:00
EMP n.6/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Em vias locais de velocidade igual ou inferior a 30 km/h o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo sem a necessidade de ciclofaixa

Assinaram eletronicamente o documento CD201440236100, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.7/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Inclua-se o item "a" no Inciso II do Art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:
>
> .....
>
> II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;
>
> a) ao ultrapassar ciclistas e veículos de tração animal em vias com mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos motorizados deverão transpor de faixa, em velocidade compatível para a ação."

JUSTIFICAÇÃO

Cria a obrigação do condutor de veículo motorizado de, ao efetuar a ultrapassagem de um ciclista, em vias que contenham mais de uma faixa de rolamento, proceda à mudança de faixa. Essa medida trará segurança ao ciclista, que é mais vulnerável que qualquer motorizado que estiver compartilhando a via.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206582302700

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.7/0

A inclusão deste item neste artigo especificamente visa chamar atenção apenas para a presença e ao direito garantido do ciclista de ocupar a via. A menção do ciclista neste ponto é relevante, especialmente aos candidatos a aquisição da permissão para dirigir, nos cursos de formação de condutores, onde este artigo será observado e discutido.

Por se tratar de um artigo conceitual, onde não há a imputação de penalidades, a presença do ciclista no corpo da lei é um mecanismo de visibilidade, educação e conscientização.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206582302700

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.7/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Ao ultrapassar ciclistas e veículos de tração animal em vias com mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos motorizados deverão transpor de faixa, em velocidade compatível para a ação.

Assinaram eletronicamente o documento CD206582302700, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.7/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Ao ultrapassar ciclistas e veículos de tração animal em vias com mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos motorizados deverão transpor de faixa, em velocidade compatível para a ação.

Assinaram eletronicamente o documento CD206582302700, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.8/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Altera o inciso II do Art. 24º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.267/19, que passa a ter a seguinte redação:

> "Art. 24: Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
>
> .....
>
> II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento temporário ou em definitivo, da circulação, segurança e áreas de proteção de ciclistas"

JUSTIFICAÇÃO

Trazer efetividade à criação e manutenção das áreas de proteção de ciclistas por parte dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições.

As áreas de proteção aos ciclistas são trechos de vias já existentes, que são sinalizados pelo órgão executivo de trânsito municipal, onde, em determinados dias e horários especificados, sinalizados e devidamente divulgados à população, são feitos bloqueios de acesso a todos os veículos motorizados, tornando o trecho de uso exclusivo para ciclistas, seja para fins de lazer ou desportivos, em treinamento de alta performance.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203998798400

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.8/0

É notória a necessidade de criação e ampliação de espaços públicos livres do perigo do tráfego motorizado, de forma temporária ou definitiva, principalmente no período da pandemia e no pós-pandemia, a fim de que as pessoas tenham um local seguro e adequado para a prática do ciclismo, seja para fins de aprendizado ou simplesmente lazer.

No tocante ao treinamento de atletas, mesmo amadores, o ciclismo de alto rendimento é um esporte olímpico praticado em rodovias ou vias especiais, haja vista que os ciclistas atingem velocidades superiores a 60km/h e pedalam em pelotões organizados. A presença de veículos motorizados nessas áreas de treinamento constitui enorme risco à vida dos ciclistas em treinamento.

O ciclismo de alta performance é um dos esportes mais letais que existe, e a criação dessas áreas é fundamental à criação de um ambiente seguro para os atletas, e por trazer benefícios à sociedade, além de criar um ambiente favorável ao surgimento de atletas olímpicos e à conquista de medalhas ao Brasil.

Sala das Sessões, em de junho de 2020

Deputado Rogério Correia (PT/MG)

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203998798400

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.8/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Promover o desenvolvimento temporário ou em definitivo, da circulação, segurança e áreas de proteção de ciclistas

Assinaram eletronicamente o documento CD203998798400, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:01
EMP n.8/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Rogério Correia)

Promover o desenvolvimento temporário ou em definitivo, da circulação, segurança e áreas de proteção de ciclistas

Assinaram eletronicamente o documento CD203998798400, nesta ordem:

1 Dep. Rogério Correia (PT/MG) - LÍDER do PT
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
5 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
7 Dep. Jorge Solla (PT/BA)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Rogério Correia (PT/MG), através do ponto SDR_56262, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:03
EMP n.9/0

PROJETO DE LEI Nº 3267, DE 2019

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

EMENDA DE PLENÁRIO N.º

O art.147 do Substitutivo do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019 passa a vigorar com as seguintes modificações

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, **credenciados pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal**, conforme regulamentação do Contran:

.....

.....

§ 2°-A A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para os condutores que exercem atividade remunerada em veículo, independentemente da categoria A, B, C, D ou E.

Documento eletrônico assinado por Geninho Zuliani (DEM/SP), através do ponto SDR_56361, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD202493760800

Apresentação: 17/06/2020 09:03
EMP n.9/0

§ 3° O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados sempre que o candidato ou condutor desejar habilitar-se em qualquer das diferentes categorias do artigo 143, do Código de Trânsito Brasileiro, independentemente de já estar habilitado em outra categoria.

.....

.....

§ 8° Os títulos de especialização de que trata o **caput** deverão ser devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação - MEC, mantida a validade daqueles conferidos antes da vigência desta Lei.

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A segurança viária é composta não apenas de fatores externos, mas principalmente, de aspectos internos e psicológicos, essenciais ao comportamento de dirigir, razão pela qual entendemos que uma criteriosa avaliação médica e psicológica é essencial para a prevenção de acidentes e segurança do trânsito.

O quesito da avaliação médica e psicológica torna-se ainda mais relevante quando os condutores exercem atividade remunerada, independente da categoria, se A, B, C, D ou E.

Por essa razão, é inquestionável a importância de formação técnica qualificada, não relacionada apenas à quantidade de cursos, *workshops*,

Documento eletrônico assinado por Geninho Zuliani (DEM/SP), através do ponto SDR_56361, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD202493760800

Apresentação: 17/06/2020 09:03
EMP n.9/0

palestras e demais experiências voltadas para o aperfeiçoamento profissional, é necessário que o profissional seja especialista na área em que atua, por uma instituição que seja reconhecida pelo Ministério da Educação.

Desse modo, defendemos que somente seja aceita a Residência Médica em Medicina do Tráfego ou Psicologia do Trânsito, conforme o caso, obtida em instituição devidamente credenciada e autorizada pelo MEC.

Pelas razões acima expostas, reforçamos a necessidade de adequação ao Substitutivo do Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

Sala da Comissão, em____ de_____ de 2020.

Atenciosamente,

Dep. Geninho Zuliani
DEM/SP

Documento eletrônico assinado por Geninho Zuliani (DEM/SP), através do ponto SDR_56361, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD202493760800

Apresentação: 17/06/2020 09:03
EMP n.9/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Geninho Zuliani)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD202493760800, nesta ordem:

1 Dep. Geninho Zuliani (DEM/SP)
2 Dep. Pedro Lupion (DEM/PR) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Geninho Zuliani (DEM/SP), através do ponto SDR_56361, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO 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 DE PLENÁRIO Nº

Art. 1º. O art. 143, § 1º, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 143. .....

.....

§ 1º Para habilitar-se em todas as categorias, os candidatos e os condutores sempre deverão ser considerados aptos em prévios exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica.

§ 1º-A Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B, ser considerado apto em novo exame de aptidão física e mental e nova avaliação psicológica e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

Art. 2º. O art. 145, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa contar com o inciso V, com a seguinte redação:

Art. 145. .....

.....

V – ser considerado apto em novo exame de aptidão física e mental e nova avaliação psicológica.

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

Art. 3º. O art. 146, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

> Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria, além de novo exame de aptidão física e mental e nova avaliação psicológica, o condutor deverá ainda realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 4º. O art. 147, parágrafos e incisos, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

> Art. 147. .....
>
> .....
>
> I – exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica;
>
> .....
>
> § 2º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis, com a seguinte periodicidade:
>
> I – a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a dezoito anos e inferior a vinte e cinco anos, e para condutores com idade igual ou superior a quarenta anos e inferior a setenta anos;
>
> II – a cada dez anos, para os condutores com idade igual ou superior a vinte e cinco anos e inferior a quarenta anos;
>
> III – a cada três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.
>
> § 2º-A A periodicidade de renovação do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica prevista no inciso II do § 2º será de cinco anos quando os condutores exercerem atividade remunerada em veículo, em qualquer categoria.
>
> .....

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

§ 3º-A O exame de aptidão física e mental será realizado por médico perito examinador, com residência médica em medicina do tráfego, obtida em instituição de saúde, universitária ou não, devidamente credenciada pelo MEC.

§ 3º-B A avaliação psicológica será realizada por psicólogo perito examinador, com titulação de especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo Conselho Federal de Psicologia.

§ 3º-C Os médicos e psicólogos peritos examinadores serão credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, conforme regulamentação do Contran, que estabelecerá critérios mínimo e adequados para novos credenciamentos, considerando a qualidade dos exames de aptidão física e mental e das avaliações psicológicas a serem realizados, bem como a efetiva demanda de cada localidade.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos no § 2º poderão ser diminuídos por proposta do médico ou psicólogo examinador.

§ 4º-A O prazo reduzido a que se refere o § 4º será registrado no RENACH pelo médico e/ou pelo psicólogo examinador que realizar o exame de aptidão física e mental e/ou a avaliação psicológica, e a validade da Carteira Nacional de Habilitação corresponderá ao menor prazo inserido no RENACH.

§ 5º O condutor que pretender exercer atividade remunerada em veículo, em qualquer categoria, deverá, previamente, realizar exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, bem como ter incluída a informação em sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

§ 6º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados sempre que o candidato ou condutor desejar habilitar-se em qualquer das diferentes categorias do artigo 143, do Código de Trânsito Brasileiro, independentemente de já estar habilitado em outra categoria.

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais credenciados responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica no mínimo uma vez por ano.

§ 8º Para garantir a imparcialidade e a impessoalidade em sua realização, o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos aos médicos e psicólogos peritos examinadores de forma equânime, por meio de divisão equitativa, obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, preferencialmente eletrônica, em todo território nacional, conforme regulamentação do Contran.

Art. 5º. O art. 6º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º O prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei permanece inalterado, expirando na data constante na Carteira Nacional de Habilitação, devendo ser aplicados os novos prazos previstos no § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, apenas para os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas realizados após a entrada em vigor desta Lei.

Art. 6º. O art. 6º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 7º Aos médicos e psicólogos peritos examinadores já credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei, é garantido o direito de continuar a

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

exercer integralmente a função de perito examinador, incluindo o direito à renovação de seu credenciamento.

JUSTIFICAÇÃO

O principal objetivo do CTB é – e deve sempre ser – a promoção de efetiva segurança no trânsito, objetivando a preservação da vida humana. Tendo este foco e reiterando que vem em bora hora o PL 3267/19, são imprescindíveis alguns ajustes no projeto, conforme bem exposto pelo Excelentíssimo Senhor Relator, Dep. Juscelino Filho, em seu parecer apresentado dia 27/11/2019.

No concernente aos **Exames de Aptidão Física e Mental e as Avaliações Psicológicas realizados respectivamente por Médicos do Tráfego e Psicólogos do Trânsito,** cumpre ressaltar algumas especificidades de extrema importância que não foram contempladas no texto e que devem consideradas visando à qualidade dos serviços prestados a população e à preservação de vida humanas no trânsito.

1. Formação profissional

A boa formação acadêmica é essencial ao exercício profissional de qualidade. E pertence ao Ministério da Educação e Cultura – MEC definir critérios, fiscalizar e avaliar a qualidade dos cursos oferecidos pelas diferentes instituições, com o objetivo de corresponderem em sua grade curricular as determinações dos Conselhos de Classe.

No entanto, esta não é a realidade dos cursos de especialização em medicina do trafego, que podem ser ministrados por instituições privadas sem a devida garantia de qualidade, não possuindo reconhecimento do MEC e, inclusive, existindo à sua revelia.

Assim, **para fins de novos credenciamentos junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito, a partir de entrada em vigor da nova lei, o PL 3267/19 deve estabelecer, expressamente, que somente será aceita a Residência Médica em Medicina do Tráfego, obtida em instituição devidamente credenciada pelo MEC, na medida em que se trata de modalidade do ensino de pós-graduação destinada a médicos, sob a forma de curso de especialização, caracterizada por treinamento em serviço, em regime de dedicação exclusiva, funcionando em**

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

Instituições de saúde, universitárias ou não, sob a orientação de profissionais médicos de elevada qualificação ética e profissional.

2. Princípio da Imparcialidade dos Exames periciais

As avaliações psicológicas e os exames de aptidão física e mental referentes aos processos da Carteira Nacional de Habilitação-CNH constituem exames periciais de extrema responsabilidade, e têm por premissa a imparcialidade e a neutralidade em relação aos interesses das partes.

Visando atender a estes critérios, recomendações trazidas pela Resolução 1.636, de 10 de maio de 2002, do Conselho Federal de Medicina ("Resolução CFM nº 1636/2002"), e pela Resolução nº 016, de 19 de dezembro de 2002, do Conselho Federal de Psicologia ("Resolução CFP nº 016/2002"), expressam que os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas nos processos relativos à obtenção e à renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal.

No entanto, esta não é a realidade de trabalho de parte considerável dos peritos médicos e psicólogos credenciados aos DETRAN pelo Brasil, uma vez que em muitas localidades como São Paulo – Capital é facultativo ao periciado escolher com qual perito quer realizar seu exame o que, via de regra, acarreta na escolha de perito que lhe beneficie. Tal medida permite a famigerada exploração dos peritos por Centros de Formação de Condutores, que acabam por direcionar os cidadãos aos peritos de sua preferência, muitas vezes em esquemas ilegais que, por um lado, detém boa parte do valor referente aos exames e, por outro, ainda influenciam nos resultados colocando em grave risco a segurança viária e as vidas no trânsito.

Visando garantir a **imparcialidade dos exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas voltados à CNH, faz-se mister agregar ao PL 3267 a imparcialidade dos Exames de Aptidão Física e Mental e a avaliação Psicológica respectivamente dos Peritos Médicos e Psicólogos, distribuídos equanimemente por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, em sua totalidade em todo território nacional.**

3. Inclusão da Avaliação psicológica em todos os processos da CNH

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

A Avaliação Psicológica do cidadão nos processos referentes a CNH constitui importante ferramenta de prevenção de acidentes no trânsito, portanto de promoção da segurança viária. A Avaliação Psicológica é um procedimento pautado em dados científicos comprovados, sendo capaz de investigar habilidades humanas essenciais para a boa pratica veicular como atenção, memoria, inteligência e personalidade, tendo como objetivo proteger o cidadão e a sociedade.

Os aspectos psicológicos essenciais ao comportamento de dirigir veículos citados no parágrafo acima não são estáticos e podem sofrer influencias multifatoriais ao longo do tempo. Assim faz-se imprescindível que indivíduos sejam reavaliados periodicamente a fim de se verificar se possuem os requisitos psicológicos necessários a pratica de direção veicular segura.

E a exigência da avaliação psicológica já está no ordenamento jurídico. A Convenção de sobre o Trânsito Viário assinada em Viena, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, e promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, dispõe que

> Artigo 8 (...)
> 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir.

E a única forma de avaliar as qualidades psíquicas e o estado mental apto para dirigir é por meio do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica. Juridicamente, pois, a proposta da ampliação das hipóteses de obrigatoriedade de realização de avaliação psicológica:

> (...) não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, visto que se trata de matéria de competência legislativa privativa da União, qual seja trânsito e transporte (art. 22, XI, da Constituição). Tal matéria não se encontra inclusa no rol de matérias legislativas de iniciativa privativa do Poder Executivo, o que permite ser apresentada por qualquer membro do Congresso Nacional, tal como foi proposta (art. 61, §1º da Constituição). Quanto ao conteúdo propriamente dito, a discussão acerca da ampliação das hipóteses de obrigatoriedade de realização de avaliação psicológica a partir da primeira habilitação e suas renovações não encontra óbices

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

constitucionais ou legais, visto que tanto o texto em vigor do Código Brasileiro de Trânsito, quanto à proposição de sua alteração buscam estabelecer política de educação para a segurança do trânsito (art. 23, inciso XII da Constituição) e se coadunam com o disposto no art. 8, item 3, da convenção Viária de Viena que dispõe que todo o condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias a achar-se em estado físico e mental para dirigir, sendo que o nível de intervenção (Alcance desse fim deve ser definido por cada Estado, dentro de sua discricionariedade). Parecer Jurídico- Nota SAJ nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR.

A avaliação psicológica como privativa da psicologia, prevista em lei, sobretudo o art. 13 da Lei 4.119/1962, confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico, permitindo a contribuição da psicologia de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito. Prevista também no Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério de Trabalho, é direito do psicólogo realizar a avaliação psicológica para motoristas.

Para garantir a qualidade das pericias médicas e psicológicas, faz-se necessário estabelecer expressamente estas regras, pois as avaliações de aptidão física e mental são fases indeclináveis do artigo 140, da Lei 9.50/1997:

> Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
> I – ser penalmente imputável;
> II – saber ler e escrever;
> III – possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
> Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Observe-se que o Código Penal, em seu artigo 26, afirma que "é isento de pena o agente que, por doença mental ou desenvolvimento mental incompleto ou

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

retardado, era ao tempo da ação ou da omissão, inteiramente incapaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento". Ora, para que a um indivíduo possa ser imputada responsabilidade sobre um determinado fato, ele precisa que seu juízo crítico (entendimento) e o controle sobre seus atos voluntários (determinação) estejam em funcionamento adequados. Caso exista algum comprometimento que o impossibilite para tal, a este indivíduo será atribuída a condição de semi-imputável ou inimputável. Faz-se necessário, pois, que se avalie o imputável e quando aparecem indícios de risco, periodicamente e a qualquer tempo, poderão ser identificados nas avaliações periódicas, inclusive se há risco evidente para o trânsito, condição essencial para que possa conduzir ou voltar a conduzir veículos.

Ocorre que o texto substitutivo ao PL 3267/19 exclui a Avaliação psicológica nos casos de renovação de CNH comum bem como nos casos de mudanças de categoria, tornando, na prática, **vitalício** o laudo realizado para a obtenção da primeira CNH destes cidadãos. A supressão da Avaliação psicológica nos processos de renovação de CNH desconsidera dados como as mudanças psicológicas em seus aspectos emocionais e cognitivos, e que, portanto, comprometem a segurança no trânsito, colocando em risco motoristas e pedestres.

Tendo em vista a preocupação com a construção de um trânsito seguro, voltado a livre circulação das pessoas, é necessária a inclusão da Avaliação Psicológica em todos os processos referentes a CNH.

4. Impossibilidade de aplicação retroativa da lei no que diz respeito aos novos prazos para renovação dos exames de aptidão física e mental

Na forma do art. 6º, do PL 3267/19, O prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei fica automaticamente prorrogado para se adequar aos novos prazos previstos no § 2º do art. 147, que ora se propõe.

Ou seja, na prática, todos os condutores que realizarem exames de aptidão física e mental (e também avaliação psicológica, no caso de condutores que exercem atividade remunerada nas categorias A e B), antes da entrada em vigor das mudanças propostas, terão automaticamente prorrogada a realização do próximo exame. Em situações limite, para os condutores com menos de 40 (quarenta) anos, o intervalo

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

de tempo para a realização de novo exame pode dobrar de 5 (cinco) para 10 (dez) anos, muito embora tenha realizado exame de aptidão física e mental e/ou avaliação psicológica na sistemática da lei atual.

Ocorre que, quando realizado o exame médico e/ou a avaliação psicológica na sistemática da lei atual (o que ocorrerá até a data de entrada em vigor da nova lei), o médico e/ou o psicólogo, por obrigação legal, consideram a aptidão do candidato e/ou do condutor apenas com o horizonte de 5 (cinco) anos para o futuro, nos termos da legislação de trânsito. Assim, quando automaticamente prorrogado o período de realização do novo exame médico e/ou da nova avaliação psicológica, tem-se que **esse tempo adicional de prorrogação corresponderá a período não considerado pelo médico em seu exame**, de modo que o condutor pode ter sofrido mudanças em sua condição que seriam antecipáveis pelo médico (culminando, até mesmo em sua inaptidão), mas que não o foram porque o horizonte máximo de avaliação terá sido o atual, de 5 (cinco) anos.

Destaque-se, nesse ponto, aliás, que a autorização da prorrogação automática do prazo dos exames médicos e das avaliações psicológicas não se coaduna sequer com a regra do art. 147, §4º, uma vez que, atualmente, o médico e/ou o psicólogo podem identificar indícios de afetação da capacidade de dirigir posteriores aos atuais 5 (cinco) anos, mas inferiores aos 10 (dez) anos previstos.

Assim, a prorrogação automática da validade do exame médico e/ou da avaliação psicológica para os candidatos e/ou condutores que o(s) realizou(aram) antes da entrada em vigor da nova lei, é contrária ao interesse público em decorrência de grave prejuízo à segurança viária.

Ademais, de acordo com o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei nova não deve ter aplicação retroativa, especialmente se afetar o ato jurídico perfeito. E, no caso, os exames de aptidão física e mental, bem como as avaliações psicológicas que já tenham sido realizados sob as regras do CTB atual, considerando, obrigatoriamente, apenas o horizonte de 5 (cinco) anos, são atos jurídicos perfeitos, porque já consumados segundo a lei vigente ao tempo em que foram realizados.

Assim, a prorrogação automática da validade do exame médico e/ou da avaliação psicológica para os candidatos e/ou condutores que o(s) realizou(aram) antes da entrada em vigor da nova lei, também é inconstitucional e ilegal por conferir aplicação retroativa à lei que afeta ato jurídico perfeito.

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

5. Prazo de validade de 5 (cinco) anos da CNH para todos os condutores que exerçam atividade remunerada, independentemente da categoria

O art. 147, §2º-A, do PL 3267/19, propõe que a periodicidade de renovação dos exames médicos e de avaliação psicológica será de 5 (cinco) anos para os condutores das categorias C, D e E que exercem atividade remunerada em veículo.

Essa regra está correta, na medida em que considera o elevado impacto dos condutores que exercem atividade remunerada na segurança viária. No entanto, não há razão para excluir desse dispositivo os condutores das categorias A e B, que também exercem atividade remunerada, especialmente porque a maioria deles transporta passageiros, com risco direto à segurança no trânsito e à preservação da vida humana.

Note-se, nesse tocante, que se estima em cerca de 1,5 milhão, o número de motoristas de táxis e aplicativo, que, diariamente, conduzem milhões de pessoas com impacto direto sobre sua vida. Some-se a esse número outro 1,5 milhão de motoboys, justifica-se, plenamente, o prazo de validade de 5 (cinco) anos para os exames de todos os condutores que exerçam atividade remunerada, abrangendo todas as categorias A, B, C, D e E.

6. Estabelecimento de critérios de credenciamento mínimos e adequados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito

Embora imprescindível, apenas a especialização em medicina do tráfego ou psicologia do trânsito não são critérios suficientes para o melhor atendimento ao público, na medida em que se deve privilegiar a qualidade do atendimento do cidadão, ao mesmo tempo em que se deve garantir a qualidade dos exames como meio de assegurar a segurança viária.

E é fato que o crescimento do credenciamento de médicos e psicológicos junto em taxa superior à do crescimento da demanda de exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas por parte dos cidadãos, criando um descompasso entre a oferta de peritos e a demanda de exames, vulnerando o equilíbrio econômico-financeiro da relação jurídica entre o Estado e os médicos e psicólogos credenciados.

Assim, justifica-se que o PL 3267/19 estabeleça, já no CTB, critérios mínimos e adequados para novos credenciamentos de médicos do tráfego e de psicólogos do trânsito junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

e do Distrito Federal, como meio de promover o melhor desenvolvimento das atividades dos médicos e psicólogos, considerando tanto o atendimento ao cidadão quanto a segurança viária.

7. Preservação dos direitos dos médicos e psicólogos já credenciados até a data de entrada em vigor da nova lei

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) pelo PL 3267/19 não podem retroagir para prejudicar o direito adquiridos dos médicos e psicólogos que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos.

Assim, se o ato de credenciamento do médico ou do psicólogo respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato jurídico perfeito.

Pelas razões expostas, solicitamos o apoio dos nobres pares a presente emenda.

Sala das sessões, em de 2020.

Deputado Ricardo Silva (PSB/SP)

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205862074500

Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes, Anexo IV – Gabinete 904
Brasília – DF – Cep. 70.160-900 – E-mail: dep.ricardosilva@camara.leg.br
Fones: (61)3215 5904

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Ricardo Silva)

Somente será aceita a Residência Médica em Medicina do Tráfego, obtida em instituição devidamente credenciada pela CNRM/MEC, na medida em que se trata de modalidade do ensino de pós-graduação destinada a médicos, sob a forma de curso de especialização, caracterizada por treinamento em serviço, em regime de dedicação exclusiva, funcionando em Instituições de saúde, universitárias ou não, sob a orientação de profissionais médicos de devidamente qualificados em termos éticos e técnico-científicos.

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Assinaram eletronicamente o documento CD205862074500, nesta ordem:

1 Dep. Ricardo Silva (PSB/SP)
2 Dep. Luciano Ducci (PSB/PR)
3 Dep. Vilson da Fetaemg (PSB/MG)
4 Dep. Ted Conti (PSB/ES)
5 Dep. Hugo Leal (PSD/RJ) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE
6 Dep. Ricardo Izar (PP/SP)
7 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
8 Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)
9 Dep. Júlio Delgado (PSB/MG)
10 Dep. Herculano Passos (MDB/SP)
11 Dep. Celso Maldaner (MDB/SC)
12 Dep. Moses Rodrigues (MDB/CE)
13 Dep. Geovania de Sá (PSDB/SC)

14 Dep. Heitor Freire (PSL/CE)

15 Dep. Carlos Chiodini (MDB/SC)

16 Dep. Orlando Silva (PCdoB/SP)

17 Dep. Marcon (PT/RS)

18 Dep. Angela Amin (PP/SC)

19 Dep. Felipe Carreras (PSB/PE)

20 Dep. Baleia Rossi (MDB/SP) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

21 Dep. Aureo Ribeiro (SOLIDARI/RJ)

22 Dep. Arlindo Chinaglia (PT/SP)

23 Dep. Rodrigo Coelho (PSB/SC)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 17/06/2020 09:15
EMP n.10/0

Documento eletrônico assinado por Ricardo Silva (PSB/SP), através do ponto SDR_56553, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:20
EMP n.11/0

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 ADITIVA DE PLENÁRIO N°

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, de modo a incluir o seguinte § 5º ao art. 284 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

"Art. 284 .....

.....

§ 5º O sistema de notificação eletrônica, previsto no § 1º do caput, deve disponibilizar, na mesma plataforma, campo destinado à apresentação de defesa prévia e recurso, quando o condutor não reconhecer o cometimento da infração." (NR)

JUSTIFICATIVA

Esta emenda altera o Código de Trânsito Brasileiro para instituir o sistema de recurso eletrônico das infrações de trânsito quando o infrator for notificado pelo sistema de notificação eletrônica.

O art. 284 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que *"caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa".*

Esse dispositivo cria o sistema de notificação eletrônica, oferecendo ao infrator 40% de desconto no valor da multa, desde que não apresente defesa prévia nem recurso, além de reconhecer o cometimento da infração. No entanto, apesar de modernizar as práticas de gestão, esse sistema não possibilita aos condutores, quando não reconhecer o cometimento da infração, a apresentação de defesa prévia pela mesma plataforma, obrigando os

Documento eletrônico assinado por Joaquim Passarinho (PSD/PA), através do ponto SDR_56033, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 09:20
EMP n.11/0

motoristas a se dirigirem aos órgãos de trânsito para exercerem seu direito de defesa.

Portanto, o sistema de notificação eletrônica é uma importante inovação, mas atende e melhora apenas a gestão dos órgãos de trânsito, sem, contudo, uma contrapartida direta para o cidadão, como o mecanismo de recurso na forma eletrônica.

Desse modo, considerando que o sistema de notificação eletrônica das infrações de trânsito é um instrumento controverso, por não possibilitar a apresentação de defesa prévia e de recurso pela mesma plataforma, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões, de de 2020.

Joaquim Passarinho
PSD-PA

Documento eletrônico assinado por Joaquim Passarinho (PSD/PA), através do ponto SDR_56033, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205867465500

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Apresentação: 17/06/2020 09:41
EMP n.12/0

DATA	Projeto de Lei nº 3.267/2019
10/06/2020	

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Dep. Dagoberto Nogueira	

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

O artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluído pelo artigo 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei n.º 3267, de 04 de junho de 2019, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

> "Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, **credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, conforme regulamentação do Contran:**
>
> **.....**
> **.....**
> **.....**
>
> § 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos, respectivamente, aos médicos e psicólogos peritos

Documento eletrônico assinado por Dagoberto Nogueira (PDT/MS), através do ponto SDR_56434, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201719284500

examinadores, ou às entidades credenciadas, por meio de divisão eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal, observada a proximidade entre o local de realização dos exames e o local do domicílio ou do trabalho do condutor, conforme regulamentação do Contran." (NR)

JUSTIFICATIVA

O objetivo do Poder Executivo ao publicar este Projeto de Lei é o cumprimento das promessas de campanha. O Presidente Bolsonaro critica o que chama de "Indústria da Multa". Segundo ele, "vinte pontos se perde com muita facilidade" e que as normas atuais de fiscalização **tiram o prazer do motorista a dirigir**[1]".

O credenciamento das clínicas, médicos e psicólogos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para a realização dos exames de aptidão física e mental, exigidos para a habilitação ou para a renovação da habilitação, é um direito do cidadão.

O credenciamento é a forma que o Estado tem para exercer uma eficiente fiscalização desses serviços, trazendo benefícios para quem é atendido e para a sociedade como um todo que terá a garantia de que a aptidão para dirigir foi eficientemente aferida.

Destaco que o credenciamento foi defendido por expressiva parcela dos parlamentares que compuseram a Comissão Especial destinada a estudar e aperfeiçoar a matéria, através de diversas Emendas ao PL com esse intuito. São exemplos as emendas 85/19, 100/19, 105/19, 136/19, 137/19 e 212/19. Quanto às emendas ao substitutivo, são exemplos: 09/19, 4192 e 60/19.

De forma geral, justificam a medida:

> "(...) considerando que o atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade, o ato pericial, obrigatoriamente, deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050. Nesse sentido, e a fim de promover o adequado e especializado atendimento à população, as clínicas que realizarem exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores deverão exercer essas

1 https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2019/06/jair-bolsonaro-promete-encaminhar-nessa-semana-o-projeto-de-lei-para-aumentar-limite-de-multas-na-cnh.html

Apresentação: 17/06/2020 09:41
EMP n.12/0
Documento eletrônico assinado por Dagoberto Nogueira (PDT/MS), através do ponto SDR_56434, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201719284500

atividades de forma exclusiva, tendo em vista que nesses casos o profissional da saúde não trata de pacientes na acepção comum da palavra, mas sim de condutores.(...)”

Assim, para mitigar os efeitos negativos da dispensa de credenciamento, sugiro a presente modificação.

Apresentação: 17/06/2020 09:41
EMP n.12/0

Deputado Dagoberto Nogueira
PDT/MS

Documento eletrônico assinado por Dagoberto Nogueira (PDT/MS), através do ponto SDR_56434, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201719284500

Apresentação: 17/06/2020 09:41
EMP n.12/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Dagoberto Nogueira)

O artigo 147, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluído pelo artigo 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei n.º 3267, de 04 de junho de 2019, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, conforme regulamentação do Contran:

.....
.....
.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos, respectivamente, aos médicos e psicólogos peritos examinadores, ou às entidades credenciadas, por meio de divisão eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal, observada a proximidade entre o local de realização dos exames e o local do domicílio ou do trabalho do condutor,

Documento eletrônico assinado por Dagoberto Nogueira (PDT/MS), através do ponto SDR_56434, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

conforme regulamentação do Contran." (NR)

Assinaram eletronicamente o documento CD201719284500, nesta ordem:

1 Dep. Dagoberto Nogueira (PDT/MS)
2 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

Apresentação: 17/06/2020 09:41
EMP n.12/0

Documento eletrônico assinado por Dagoberto Nogueira (PDT/MS), através do ponto SDR_56434, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 10:00
EMP n.13/0

PROJETO DE LEI Nº 3267, DE 2019
(Do Poder Executivo)

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

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao caput do Artigo 267 da Lei 9.503 de 1997, a seguinte redação:

"Art. 267. Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem como objeto tornar automática a aplicação de advertência por escrito ao infrator que cometer infração leve ou média, desde que, nos últimos doze meses, não seja reincidente na mesma infração.

Atualmente, o Artigo 267 da Lei 9.503/1997, do Código de Trânsito Brasileiro, já prevê a conversão da multa em advertência por escrito. Porém a concessão do benefício fica a cargo de ato discricionário da Autoridade de transito competente, o que, invariavelmente, leva a decisões discrepantes para situações análogas, além de raramente concedidas, passando a sensação de sanha arrecadatória do Estado.

Documento eletrônico assinado por Maurício Dziedricki (PTB/RS), através do ponto SDR_56511, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD208479156700

Em suma, com a presente alteração no Código de Trânsito Brasileiro, espera-se uma aplicação linear da lei independentemente de arbitramento da habilitada Autoridade. Isto é, satisfeito as disposições legais aplica-se a norma de forma objetiva, sem a intervenção decretória da Autoridade de trânsito local.

Sala das Sessões, em de 2020.

Deputado Maurício Dziedricki
Vice-Líder PTB

Apresentação: 17/06/2020 10:00
EMP n.13/0

Documento eletrônico assinado por Maurício Dziedricki (PTB/RS), através do ponto SDR_56511, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208479156700

Apresentação: 17/06/2020 10:00
EMP n.13/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Maurício Dziedricki)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD208479156700, nesta ordem:

1 Dep. Maurício Dziedricki (PTB/RS) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE
2 Dep. Pedro Lucas Fernandes (PTB/MA) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE *-(P_5425)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Maurício Dziedricki (PTB/RS), através do ponto SDR_56511, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 10:07
EMP n.14/0

Substitutivo ao 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; e dá outras providências.

Emenda de Plenário

Acrescente-se novo parágrafo ao art. 159 da Lei nº 9.503, de 1997, constantes do art. 1º do substitutivo apresentado ao PL nº 3.267 de 2019, com a seguinte redação:

"Art. 159. .....

.....

§ 13. As informações relativas à Carteira Nacional de Habilitação, registradas no RENACH, são de uso exclusivo da fiscalização de trânsito e dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, ficando garantido aos condutores a privacidade de seus dados."

Justificação

A presente emenda visa garantir que os dados da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que incluem nomes, filiação, endereços, dados dos veículos e fotos de todo portador da CNH sejam de uso exclusivo da fiscalização de trânsito e dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Os dados de mais de 76 milhões de carteiras no país (o equivalente a 36% da população), e 1,5 milhão de novos documentos emitidos todo mês, são registrados no RENACH (Registro Nacional de Condutores Habilitados) e não devem ter desvio de finalidade, seja pela empresa responsável por gerir o sistema (Serpro), seja por qualquer outro órgão ou entidade de trânsito. Procura-se, assim, assegurar a privacidade dos dados dos condutores de veículos brasileiros.

Pelas razões expostas, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões em de 2020.

Deputado Alessandro Molon (PSB/RJ)

Chancela eletrônica do(a) Dep Alessandro Molon (PSB/RJ), através do ponto p_7693, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

CD208070499800

Apresentação: 17/06/2020 10:07
EMP n.14/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Alessandro Molon)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD208070499800, nesta ordem:

1 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
2 Dep. Jorge Solla (PT/BA)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Rodrigo Agostinho (PSB/SP)
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
7 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
8 Dep. Lídice da Mata (PSB/BA)
9 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Alessandro Molon (PSB/RJ), através do ponto p_7693, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado POMPEO DE MATTOS – PDT/RS

Apresentação: 17/06/2020 10:48
EMP n.15/0

Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO

Art. 1º Fica acrescentado seguinte parágrafo único ao art. 20 da Lei nº 9.503 de 1997, constante do art. 1º do Substitutivo do Relator, com a seguinte redação:

> **"Art. 6º-C** Fica automaticamente suspenso, em caráter excepcional e temporário, durante a vigência do estado de calamidade pública em razão da pandemia Covid-19, reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 março de 2020, o pagamento referente às parcelas de empréstimos consignados contratados por mutuários abrangidos pela Lei nº 10.820, de 17 de dezembro de 2003, bem como por mutuários servidores públicos, ativos e aposentados, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e de suas respectivas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista.
>
> "Art. 20.....
>
> .....
>
> Parágrafo único. As competências previstas neste artigo serão exercidas pela Polícia Militar, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, bem como pelo policiamento especializado de trânsito nas vias urbanas, sem prejuízo da competência fiscalizatória dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais. " (NR)

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209584464800

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 10:48
EMP n.15/0

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda visa restabelecer a competência das Polícias Militares no trânsito encontravam-se previstas no artigo 23 do CTB, o qual teve, entretanto, seis dos seus sete incisos vetados, sob a justificativa de que a fiscalização de trânsito constitui atividade de natureza administrativa e não poderia se limitar às Polícias Militares, o que não é condizente com a Constituição, com a legislação existente e com a doutrina dos administrativistas, uma vez que a Polícia Militar cabe a polícia ostensiva, nos termos do art. 144,§ 5º, da Constituição Federal, e quem tem a polícia ostensiva tem todas as fases do Poder de Polícia que são: Ordem; Consentimento; Fiscalização; Sanção.

Cabe ressaltar que a atuação da PM no trânsito, é muito mais ampla do que se imagina de um agente de trânsito, posto que a segurança do trânsito se inclui no contexto da segurança pública; a única atividade, que lhe é cabível dependente de convênio, é o controle do cumprimento das normas de trânsito, para a correspondente imposição de sanções administrativas pelos órgãos de trânsito e rodoviários, conforme inciso III.

Ademais, as Polícias Militares são previstas na atual Constituição Federal, no Título V, que versa sobre a defesa do Estado e das instituições democráticas. Ao lado dos outros órgãos policiais (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Ferroviária Federal e Polícias Civis), o artigo 144 da CF⁄88 contempla as Polícias Militares como um dos órgãos responsáveis pela segurança pública, dever do Estado, cabendo-lhes o exercício da polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, missões constitucionais a partir das quais extraímos a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, conforme a legislação infraconstitucional referente à organização das Polícias Militares (Decreto-lei nº 667⁄69 e Decreto nº 88.777⁄83).

O policiamento ostensivo, conforme definição dada pelo Decreto nº 88.777⁄83, é a "ação policial, exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública", sendo previsto, pelo próprio Decreto, como tipo desta ação, o policiamento de trânsito. No Anexo I do CTB, encontramos a expressão policiamento ostensivo de trânsito como sendo a "função exercida

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209584464800

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 10:48
EMP n.15/0

pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes".

Desta forma, independente da previsão de competências atinentes às Polícias Militares, no texto do Código de Trânsito, o fato é que, mesmo antes de 1998 (ano em que começou a vigorar o atual CTB), o policiamento ostensivo de trânsito já era executado pelas Polícias Militares por força de sua missão constitucional, devidamente delineada na legislação própria de tais Corporações; inovando a legislação de trânsito atual no fato de tornar o exercício da fiscalização de trânsito uma atividade de polícia administrativa, de interesse da Administração pública na área de trânsito, e com a possibilidade de credenciamento de civis, como agentes da autoridade de trânsito, para atuarem em nome dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, o que não pode ser confundido com policiamento de trânsito. Isto significa que, ainda que não haja convênio com determinado ente

Em face do exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à urgente aprovação desta Emenda que apresentamos.

Sala das Sessões, de 2020.

Atenciosamente,

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal
PDT/RS

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209584464800

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 10:48
EMP n.15/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Pompeo de Mattos)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD209584464800, nesta ordem:

1 Dep. Pompeo de Mattos (PDT/RS)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
4 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

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

Dê-se nova redação ao art. 147 do substitutivo do relator ao PL nº 3.267, DE 2019:

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de transito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados, em ambiente exclusivo, por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina de tráfego e psicologia de trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:

....."

JUSTIFICAÇÃO

Documento eletrônico assinado por Luis Miranda (DEM/DF), através do ponto SDR_56525, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204429965 00

A causa da maioria dos altos índices de acidentes de trânsito podem ser evitados pela avaliação pericial inicial da saúde do condutor ou candidato à C.N.H. pelo médico e psicólogo capacitados na área de atuação no trânsito, conforme manifestação do Conselho Federal de Medicina ocorrida em 19/09/2019. Cumpre salientar que outros profissionais não detém o conhecimento específico para o melhor exercício da função, oferecendo riscos à integridade do paciente e ao trânsito.

A proximidade, facilidade e acesso diário dos cidadãos em suas unidades da federação aos órgãos estaduais e do Distrito Federal, facilita, conforme se observa no dia a dia, a solução de questões e demandas relacionadas ao procedimento da habilitação e documentação relativas ao trânsito, inclusive diminuindo custos com deslocamentos.

Nesses termos, pede-se o apoio dos nobres Pares para a aprovação dessa meritória emenda..

Sala da Comissão, em de de 2020

Deputado Luis Miranda

DEM / DF

Documento eletrônico assinado por Luis Miranda (DEM/DF), através do ponto SDR_56525, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204442996500

Apresentação: 17/06/2020 11:04
EMP n.17/0

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3267 de 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

Emenda de Plenário

Suprima-se o **inciso XXXI do art. 19** e o **art. 268-A** da Lei nº 9.503, de 1997, constantes do art. 1º do substitutivo apresentado ao PL nº 3267 de 2019.

Justificação

A criação de um Registro Nacional Positivo de Condutores, proposta no presente substitutivo, confere MAIS uma atribuição ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O Denatran já possui trinta atribuições. Dentre elas a de "organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação".

Esta organização significa unificar as estatísticas já existentes para, com uma plataforma nacional, poder cumprir as normas do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Esta perda da noção de prioridade contraria o que dispõe o artigo art. 326-A do Código de Trânsito Brasileiro, no qual existe a previsão de que a atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos.

Sob outro aspecto, o Registro Nacional Positivo de Condutores é controverso, pois pretende compensar os condutores que respeitam a lei. Porém, esta proposta parte do pressuposto de que esta medida estimulará o bom comportamento. No entanto já foi debatido em cidades que levantaram esta ideia que essa medida é absolutamente insustentável.

Pelas razões expostas, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões em de 2020.

Deputado Alessandro Molon (PSB/RJ)

Chancela eletrônica do(a) Dep Alessandro Molon (PSB/RJ), através do ponto p_7693, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

CD207058061000

Apresentação: 17/06/2020 11:04
EMP n.17/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Alessandro Molon)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD207058061000, nesta ordem:

1 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Alessandro Molon (PSB/RJ), através do ponto p_7693, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Federal
Capitão Augusto

Apresentação: 17/06/2020 11:17
EMP n.18/0

Projeto de Lei nº 3.267, de 2019

(do Poder Executivo)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA

Dê-se ao art. 20 da lei nº 9.503 de 1997, Código Brasileiro de Trânsito, a seguinte redação e por consequência revogue-se o art. 23 da lei nº 9.503 de 1997:

"Art. 20.....

.....

Parágrafo único. As competências previstas neste artigo serão exercidas pela Polícia Militar Rodoviária, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal e pelo policiamento especializado de trânsito nas vias urbanas." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Policia Militar Rodoviária, bem como a polícia militar de trânsito, são comandos de Policiamento, como segmentos especializados da Polícia Militar, responsáveis pelo policiamento ostensivo de trânsito e pela preservação da ordem pública em todas as vias e malhas rodoviárias do país, perfazendo somente em São Paulo, nas rodovias, um total de mais de 20 mil quilômetros de rodovias, onde atuam mais de 4 mil homens e mulheres que, diuturnamente, lutam pela segurança dos usuários das rodovias com o mesmo afinco dos pioneiros da década de 1940, materializando o compromisso organizacional com a defesa da vida, da integridade física e da dignidade da pessoa humana.

Documento eletrônico assinado por Capitão Augusto (PL/SP), através do ponto SDR_56346, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206953478000

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5358/3215-3358 – Fax (61) 3215-2358 |
dep.capitaoaugusto@camara.leg.br

Apresentação: 17/06/2020 11:17
EMP n.18/0

A polícia rodoviária de São Paulo foi criada em 10 de janeiro de 1948 pelo Governador do Estado de São Paulo, Dr. Ademar Pereira de Barros, com o nome de Grupo Especial de Polícia Rodoviária, com um efetivo de 60 homens, ex-combatentes da Força Expedicionária Brasileira, comandados pelo 1º Tenente José de Pina Figueiredo, da então Força Pública, inicialmente atuava na recém inaugurada SP-150, Rodovia Anchieta. A partir de 16 de novembro de 1962, passou a constituir uma fração da Milícia Paulista (Força Pública), sob a denominação de Corpo de Policiamento Rodoviário, e em 4 de dezembro de 1973, teve sua denominação adequada à função especial que exercia, passando a denominar-se Batalhão de Policiamento Rodoviário.

Em 15 de dezembro de 1975, após nova adequação, foi denominado de 1º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em São Bernardo do Campo/SP, do qual foram desmembrados, em 7 de agosto de 1977, o 2º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em Bauru-SP e, em 25 de janeiro de 1979, o 3º Batalhão de Polícia Rodoviária, com sede em Rio Claro/SP, os quais passaram a ter suas atividades coordenadas pelo Comando de Policiamento Rodoviário, com sede em São Paulo-SP, criado também em 25 de janeiro de 1979.

Buscando o constante aperfeiçoamento e a adequação de sua atuação às necessidades impostas pela complexidade da malha rodoviária paulista, em 30 de setembro de 1987, foi criado o TOR - Tático Ostensivo Rodoviário, cuja missão é atuar como Força Tática nas rodovias, empregando equipamentos, armamentos, técnicas e táticas específicas para as atividades de polícia ostensiva e de preservação da ordem pública nas rodovias.

O Comando de Policiamento Rodoviário, no ano do seu cinquentenário, abriu as portas para a mulher brasileira, inicialmente com 40 policiais femininos que atuavam exclusivamente no sistema Anchieta/Imigrantes. Mais tarde, a atuação da mulher nas rodovias foi ampliada com a classificação de policiais femininos nas diversas unidades do Estado. Em 16 de dezembro de 2004 foi criado o 4º Batalhão de Polícia Rodoviária, sediado em Jundiaí-SP, subordinado ao Comando de Policiamento Rodoviário, responsável pela polícia ostensiva e preservação da ordem pública em ações de policiamento de trânsito rodoviário, destinado a fortalecer a segurança nas rodovias compreendidas pelo cinturão rodoviário ao redor da Capital,

Documento eletrônico assinado por Capitão Augusto (PL/SP), através do ponto SDR_56346, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD206953447800

Apresentação: 17/06/2020 11:17
EMP n.18/0

abrangendo as saídas para as Regiões norte, oeste e sudoeste do Estado, dividindo as áreas de atuação dos antigos batalhões.

Em 27 de novembro de 2008, foi criado o 5º Batalhão de Polícia Rodoviária. Esta nova unidade teve dentro do planejamento a designação para se instalar na cidade de Sorocaba, sendo responsável pelo policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito em uma malha viária de milhares de quilômetros de rodovias paulistas, alcançando 81 municípios, onde destacamos a abrangência de São Paulo (Capital) a Botucatu. Assim, como em São Paulo, em todo o país esse policiamento especializado precisa de instrumentos legais para modernizar a sua atuação, como ocorre com a polícia rodoviária federal.

Temos a certeza que os nobres pares irão apoiar essa emenda.

Sala das Sessões, em de de 2020.

CAPITÃO AUGUSTO

DEPUTADO FEDERAL

PL/SP

Documento eletrônico assinado por Capitão Augusto (PL/SP), através do ponto SDR_56346, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206953447800

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5358/3215-3358 – Fax (61) 3215-2358 |
dep.capitaoaugusto@camara.leg.br

Apresentação: 17/06/2020 11:17
EMP n.18/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinaram eletronicamente o documento CD206953447800, nesta ordem:

1 Dep. Capitão Augusto (PL/SP)
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Capitão Augusto (PL/SP), através do ponto SDR_56346, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 11:17
EMP n.18/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinaram eletronicamente o documento CD206953447800, nesta ordem:

1 Dep. Capitão Augusto (PL/SP)
2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Capitão Augusto (PL/SP), através do ponto SDR_56346, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 11:55
EMP n.19/0

SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO 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 SUPRESSIVA DE PLENÁRIO Nº

Art. 1º. Suprima-se o §2º-A, do art. 147, que consta no art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda se apoia no fato de que o tratamento desigual relativo à periodicidade de renovação do exame de aptidão física e mental para os condutores que exercem atividade remunerada em veículo descortina-se como verdadeira ofensa ao princípio da isonomia.

Isto porque, o Substitutivo fustigado nem sequer trouxe elementos científicos que endossassem a sua opção política em deixar de fora da regra de periodicidade de renovação prevista no texto original do PL 3.267, de 2019, os condutores que exercem atividade remunerada em veículo.

Em outras palavras, estes condutores, a maioria profissionais do transporte, deveriam se sujeitar ao mesmo escalonamento de 10, 5 ou 3 anos, consoante a idade do condutor, mas não a um tratamento prejudicial em razão da atividade que exerce.

Pelas razões expostas, solicitamos o apoio dos nobres pares a presente emenda.

Sala das sessões, em de 2020.

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207825884600

Deputado Abou Anni

(PSL/SP)

Apresentação: 17/06/2020 11:55
EMP n.19/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207825884600

Apresentação: 17/06/2020 11:55
EMP n.19/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Abou Anni)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD207825884600, nesta ordem:

1 Dep. Abou Anni (PSL/SP)
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE
3 Dep. Felipe Francischini (PSL/PR) - LÍDER do PSL *-(P_7689)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.20/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO

Modifica-se o artigo 268-A da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe é dada pelo artigo 1° do substitutivo ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

"Art. 268-A. Fica criado o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com a finalidade de cadastrar os condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a pontuação prevista no art. 259, nos últimos doze meses, conforme regulação do Contran.

§1º O RNPC deverá ser atualizado mensalmente.

§ 2º A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 3º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação no RNPC independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 4º A exclusão do RNPC se dará:

I – por solicitação do cadastrado;

II – quando lhe for atribuída pontuação por infração;

III – quando o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso;

IV – quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de trinta dias;

V – quando o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

§ 5º A consulta ao RNPC é garantida a todos os cidadãos, nos termos da regulamentação do Contran.

Chancela eletrônica do(a) Dep Enio Verri (PT/PR), através do ponto p_7800, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.
CD203517903700

§ 6 º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão utilizar o RNPC para elaboração de políticas locais de segurança e educação no trânsito, na forma da legislação de cada ente da federação."

JUSTIFICAÇÃO

Propomos a alteração no texto visando a continuidade do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), que tem por finalidade o cadastro de condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a pontuação prevista no art. 259 do CTB, nos últimos doze meses. Retirando as premiações aos condutores que estarão no RNPC, pois os condutores não devem ser premiados por simplesmente respeitarem a lei.

A medida de premiação não é eficaz, visto que não há instrumento que garanta que o habilitado não recebeu multa de fato, que ele realmente respeita as leis de trânsito. O habilitado pode dirigir o carro de parentes, de amigos, da empresa, entre outras possibilidades, que permitam que não receba a pontuação pelo ato de infração no trânsito.

Podem ser beneficiados também pessoas que possuem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e não exercem o direito de dirigir, tirando, portanto, recursos de onde realmente poderiam ser investidos, como a fiscalização, policiamento e educação no trânsito.

Propomos também que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios possam utilizar o RNPC para a elaboração de políticas locais de segurança e educação no trânsito. Fazendo com que os recursos sejam otimizados, e investidos da melhor maneira para a segurança, educação e a defesa da vida no trânsito brasileiro.

Sala das sessões, 17 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.20/0

Chancela eletrônica do(a) Dep Enio Verri (PT/PR), através do ponto p_7800, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

CD203517903700

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.20/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD203517903700, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Enio Verri (PT/PR), através do ponto p_7800, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.21/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO

Suprima-se o inciso I e suas alíneas, e os parágrafos do artigo 261 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe é dada pelo artigo 1° do substitutivo ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei n° 3.267, de 2019 propõe o foco na redução de acidentes, de mortes e lesões no trânsito. Entretanto, o Projeto de Lei e o Substitutivo flexibilizam a pontuação para que ocorra a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O Governo Federal em seu texto propõe o aumento de 20 para 40 pontos, e o substitutivo continua flexibilizando esse limite, para 20 pontos caso conte com duas ou mais infrações gravíssimas; 30 pontos no caso de uma infração gravíssima; 40 pontos sem necessidade de infração gravíssima.

Essa flexibilização dos limites de pontuação incentiva a imprudência, fazendo com que os condutores possam cometer mais infrações e continuem dirigindo de forma negligente. Em um país que a cada hora, vinte pessoas são internadas na rede do Sistema Único de Saúde (SUS) vítimas de acidentes de trânsito, conforme dados do Conselho Federal de Medicina e que no ano de 2018 morreram 32.655 pessoas em decorrência do transito no Brasil, de acordo com o Ministério da Saúde, não é adequado flexibilizar a pontuação na CHN.

Consequentemente, essa proposição não alcançará um dos seus objetivos, que é o de dar mais segurança aos envolvidos no trânsito, e sim piorará a situação atual. A insegurança no trânsito que esta flexibilização causará, terá por consequência mais

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD207026732500

acidentes, lesões e mortes, mais famílias destroçadas e um aumento significativo de gastos com o SUS.

Portanto, esta emenda supressiva busca retirar uma proposta totalmente incoerente com o objetivo buscado pelo projeto de lei, prejudicando a segurança no trânsito e a defesa da vida.

Sala das sessões, 17 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.21/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207026732500

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.21/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD207026732500, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Rogério Correia (PT/MG)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
5 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)
6 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.22/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO

Suprima-se o parágrafo 2° e seus incisos do artigo 147 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe é dada pelo artigo 1° do substitutivo ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei n° 3.267, de 2019 propõe o foco na redução de acidentes, de mortes e lesões no trânsito. Entretanto, o Projeto de Lei e o Substitutivo flexibilizam a pontuação para que ocorra a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O Governo Federal em seu texto propõe a ampliação dos prazos para renovação dos exames de aptidão física e mental de 5 para 10 anos, aos condutores de até 65 anos de idade, e de 3 para 5 anos, aos condutores com mais de 65 anos de idade. O substitutivo altera o prazo para 10 anos aos condutores de até 50 anos de idade, de 5 anos aos condutores de 50 a 70 anos de idade e de 3 anos aos condutores com idade superior a 70 anos de idade.

Esses períodos maiores para a renovação da CNH aumentam os riscos no trânsito, visto que a renovação serve para averiguar a capacidade do condutor de dirigir e as possíveis mudanças na aptidão física e mental dele. O aumento do prazo vai contra as questões de segurança e saúde pública, podendo agravar o número de acidentes, sendo assim a manutenção do texto do Código melhor que as propostas de alteração.

Portanto, esta emenda supressiva busca retirar uma proposta totalmente incoerente com o objetivo buscado pelo projeto de lei, e que prejudica a segurança no trânsito.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD207370622600

Sala das sessões, 17 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.22/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207370622600

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.22/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD207370622600, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Rogério Correia (PT/MG)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
5 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)
6 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.23/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO

Art. 1°. O art. 320 e seu §1° da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, passarão a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).
>
> § 1º Cinco por cento do valor arrecadado com multas de trânsito será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança, educação de trânsito e no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico)."

Art. 2° O art. 4º da Lei nº 9.602, de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 4° O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo 1° do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito, bem como à formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico)."

Art. 3º Fica criado o Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

§ 1º Os custos com taxas, aulas teóricas e práticas e com os exames previstos na Lei nº 9.503, de 1997, exigidos para a obtenção do documento de habilitação, renovação ou para mudança para a categoria C, D ou E poderão ser integralmente financiados com recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320 da referida Lei.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201927976900

§ 2º O candidato deverá estar devidamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

§ 3º O benefício também se aplica aos custos decorrentes do exame de que trata o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 1997, quando da mudança para a categoria C, D ou E.

§ 4º O benefício de que trata o caput não se aplica aos seguintes casos:

I – formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou cujo direito de dirigir esteja suspenso;

II – candidato condenado por qualquer crime previsto no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 ou na Lei nº 9.503, de 1997, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, salvo se cumprida a pena e desde que a condenação não tenha sido por crime contra a vida.

§ 5º O Contran regulamentará os procedimentos a serem adotados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para a concessão do benefício.

§ 6º O Poder Executivo Federal estabelecerá a quantidade de beneficiados anualmente, por unidade da Federação, de acordo com os recursos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.

§ 7º Para os fins do disposto no caput, o Poder Executivo Federal poderá firmar convênios com os Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas ou privadas credenciadas na forma do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa CNH Social, é destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

Instituir o Programa da CNH Social que constava em um dos substitutivos do relator Juscelino Filho (DEM-MA), é muito importante, pois visa auxiliar no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação a pessoas de baixa renda. Em um país tão desigual um Programa como esse é necessário.

Assim, reapresentamos a proposta no sentido de possibilitar o melhor acesso de tantos brasileiros a CNH. Essa obtenção pode ser de muita valia, possibilitando a esses brasileiros conduzir um veículo por lazer, pelas diversas necessidades cotidianas, para o acesso ao trabalho, entre outras utilidades.

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.23/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201927769900

Sala das sessões, 17 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.23/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201927976900

Apresentação: 17/06/2020 12:38
EMP n.23/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD201927976900, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Rogério Correia (PT/MG)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
5 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)
6 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.24/0

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019
(do Poder Executivo)

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

Emenda Aditiva

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147 . .....

.....

§ 8º A realização dos exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores devem ocorrer em locais próprios e exclusivos para tais procedimentos, e devidamente credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos estados e do distrito federal, salvo nas localidades em que o credenciamento inexistir em razão das características e peculiaridades regionais.

JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente, ressalta-se que o atendimento ao cidadão deve ser normatizado de acordo com o direito universal de acessibilidade, o ato pericial, obrigatoriamente, deve por divisão imparcial e equitativa e o local exclusivo para este atendimento de acordo com a NBR 9050.

Nesse sentido, e a fim de promover o adequado e especializado atendimento à população, as clínicas que realizarem exames de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores deverão exercer essas atividades de forma exclusiva, tendo em vista que nesses casos o

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD202657575300

profissional da saúde não trata de pacientes na acepção comum da palavra, mas sim de condutores.

Na mesma toada, e a fim de garantir a imparcialidade e a impessoalidade, tais clínicas não devem ter vínculos a centro de formações de condutores (autoescolas) para que não haja ingerências indevidas no trabalho dos profissionais especialistas, que possui natureza estritamente técnica.

Pelo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO NAZIF
Deputado Federal

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.24/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202657575300

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.24/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Nazif)

Emenda aditiva ao Substitutivo
do PL 3267/2019

Assinaram eletronicamente o documento CD202657575300, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Nazif (PSB/RO)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Hugo Leal (PSD/RJ)
6 Dep. Erika Kokay (PT/DF)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.25/0

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019
(do Poder Executivo)

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

Emenda Aditiva

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147 . .....

.....

§ 9º Os exames médicos e psicológicos deverão ser distribuídos de forma aleatória e equitativamente entre os peritos. A realização, arquivamento e resultado do exame médico pericial de aptidão física e mental e da avaliação psicológica são, respectivamente, de exclusiva responsabilidade destes profissionais.

JUSTIFICAÇÃO

Os exames distribuídos de forma aleatória entre os peritos médicos e psicólogo garantem a isenção do ato pericial sem que o periciado possa escolher com qual médico ou psicólogo deseja realizar o exame. Essa medida, juntamente com a divulgação da relação dos peritos credenciados e a divisão equitativa desses exames, visa a garantir a isenção, transparência e idoneidade do ato além de garantir a integridade e lisura do sistema. Por se tratar de distribuição na qual há o emprego de recursos tecnológicos e de permitir a auditoria evitando dúvidas, problemas e reclamações dos condutores periciados.

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD207100900800

Deste modo diminuirão possíveis tentativas de fraudes em qualquer parte do processo de avaliação dos condutores.

Pelo exposto, sugerimos a presente proposta de emenda para contribuir com a segurança e aperfeiçoamento de todos os agentes envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO NAZIF
Deputado Federal

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.25/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207100900800

Apresentação: 17/06/2020 12:39
EMP n.25/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Nazif)

Emenda aditiva ao Substitutivo
do PL 3267/2019

Assinaram eletronicamente o documento CD207100900800, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Nazif (PSB/RO)
2 Dep. Aliel Machado (PSB/PR)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
6 Dep. Hugo Leal (PSD/RJ)
7 Dep. Erika Kokay (PT/DF)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Mauro Nazif (PSB/RO), através do ponto SDR_56049, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 12:56
EMP n.26/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO

Art. 1°. O art. 320 e seu §1° da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, passarão a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

§ 1º Cinco por cento do valor arrecadado com multas de trânsito será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança, educação de trânsito e no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico)."

Art. 2° O art. 4º da Lei nº 9.602, de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4° O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo 1° do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito, bem como à formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico)."

Art. 3º Institui o Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

§ 1º Os custos com taxas, aulas teóricas e práticas e com os exames previstos na Lei nº 9.503, de 1997, exigidos para a obtenção do documento de habilitação, renovação ou para mudança para a categoria C, D ou E poderão ser integralmente financiados com recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320 da referida Lei.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD200357802900

§ 2º O candidato deverá estar devidamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

§ 3º O benefício também se aplica aos custos decorrentes do exame de que trata o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 1997, quando da mudança para a categoria C, D ou E. TOXICOLOGICO

§ 4º O benefício de que trata o caput não se aplica aos seguintes casos:

I – formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou cujo direito de dirigir esteja suspenso;

II – nova tentativa do exame no qual o candidato tenha sido reprovado;

II – candidato condenado por qualquer crime previsto no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 ou na Lei nº 9.503, de 1997, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, salvo se cumprida a pena e desde que a condenação não tenha sido por crime contra a vida.

§ 5º O Contran regulamentará os procedimentos a serem adotados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para a concessão do benefício.

§ 6º O Poder Executivo Federal estabelecerá o percentual de recursos disponibilizados e a quantidade de beneficiados anualmente, por unidade da Federação, de acordo com os recursos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.

§ 7º Para os fins do disposto no caput, o Poder Executivo Federal poderá firmar convênios com os Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas ou privadas credenciadas na forma do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa CNH Social, é destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

Instituir o Programa da CNH Social que constava em um dos substitutivos do relator Juscelino Filho (DEM-MA), é muito importante, pois visa auxiliar no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação a pessoas de baixa renda. Em um país tão desigual um Programa como esse é necessário.

Acrescentamos ao texto que o Poder Executivo estabelecerá o percentual disponível do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (FUNSET) para

Apresentação: 17/06/2020 12:56
EMP n.26/0
Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD200357802900

Programa CNH Social, por unidade da Federação, de acordo com os recursos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.

Assim, reapresentamos a proposta no sentido de possibilitar o melhor acesso de tantos brasileiros a CNH. Essa obtenção pode ser de muita valia, possibilitando a esses brasileiros conduzir um veículo por lazer, pelas diversas necessidades cotidianas, para o acesso ao trabalho, entre outras utilidades.

Sala das sessões, em 17 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 17/06/2020 12:56
EMP n.26/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200357802900

Apresentação: 17/06/2020 12:56
EMP n.26/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD200357802900, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CAMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA DE PLENÁRIO MODIFICATIVA
(Da Srª Christiane de Souza Yared)

Apresentação: 17/06/2020 13:36
EMP n.27/0

Dê-se a seguinte redação ao artigo 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019, o qual "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; cria o Programa CNH Social; e dá outras providências".

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º, do Substitutivo do PL 3267 de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 148-A

.....
.....

§ 2º Além da realização do exame previsto no caput, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a setenta anos serão submetidos a novo exame, com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, sucessivamente, independentemente da validade do exame de que trata o Art. 147.

JUSTIFICATIVA

Documento eletrônico assinado por Christiane de Souza Yared (PL/PR), através do ponto SDR_56442, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD206642284300

Apresentação: 17/06/2020 13:36
EMP n.27/0

A presente emenda visa resgatar a redação apresentada pelo próprio Relator do PL nº 3267/2019, quanto ao art. 148-A, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), em sua versão do Substitutivo disponibilizada em 13/02/2020.

A nosso ver, a redação que ora se pretende resgatar atribui maior efetividade ao exame toxicológico já previsto no referido Código e no atual Substitutivo cogitado para votação, fazendo com que esta política pública atinja seu principal objetivo, que é a segurança e a preservação de vidas no trânsito.

Esta efetividade se deve à periodicidade obrigatória do exame, que deve ser realizado a cada 2,5 anos e precisa estar desvinculado do prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação, conforme descrito na presente emenda, impedindo que a possível (e muito discutida) mudança do prazo de validade desta implique em alteração na periodicidade do exame, cuja frequência de testagem tem valor científico para a sua aplicação e eficácia no combate ao uso de drogas por motoristas profissionais.

A preservação da periodicidade do exame toxicológico de larga janela de detecção, é fundamentalmente importante, uma vez que fora cientificamente determinada para atender a necessária frequência de testagem assecuratória da cobertura mínima necessária à eficaz mitigação ou eliminação das drogas em nossas ruas e estradas.

Não por outro motivo assim o fora previsto na lei 13.103 e no Código de Trânsito Brasileiro (art. 148-A, § 2º) que deu origem a exigência do exame.

Documento eletrônico assinado por Christiane de Souza Yared (PL/PR), através do ponto SDR_56442, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD206642284300

Por fim, cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Plenário, junho de 2020.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED

PL-PR

Apresentação: 17/06/2020 13:36
EMP n.27/0

Documento eletrônico assinado por Christiane de Souza Yared (PL/PR), através do ponto SDR_56442, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206642284300

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Christiane de Souza Yared)

Apresentação: 17/06/2020 13:36
EMP n.27/0

Dê-se a seguinte redação ao artigo 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019, o qual "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; cria o Programa CNH Social; e dá outras providências".

Assinaram eletronicamente o documento CD206642284300, nesta ordem:

1 Dep. Christiane de Souza Yared (PL/PR)
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Efraim Filho (DEM/PB) *-(P_113862)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Christiane de Souza Yared (PL/PR), através do ponto SDR_56442, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado POMPEO DE MATTOS – PDT/RS

Apresentação: 17/06/2020 14:46
EMP n.28/0

Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO

Art. 1º Fica acrescentado seguinte parágrafo único ao art. 20 da Lei nº 9.503 de 1997, constante do art. 1º do Substitutivo do Relator, com a seguinte redação:

"Art. 20.....

.....

Parágrafo único. As competências previstas neste artigo serão exercidas pela Polícia Militar, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, bem como pelo policiamento especializado de trânsito nas vias urbanas, sem prejuízo da competência fiscalizatória dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais. " (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda visa restabelecer a competência das Polícias Militares no trânsito encontravam-se previstas no artigo 23 do CTB, o qual teve, entretanto, seis dos seus sete incisos vetados, sob a justificativa de que a fiscalização de trânsito constitui atividade de natureza administrativa e não poderia se limitar às Polícias Militares, o que não é condizente com a Constituição, com a legislação existente e com a doutrina dos administrativistas, uma vez que a Polícia Militar cabe a polícia ostensiva, nos termos do art. 144,§ 5º, da Constituição Federal, e quem tem a polícia ostensiva tem todas as fases do Poder de Polícia que são: Ordem; Consentimento; Fiscalização; Sanção.

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD203846789400

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 14:46
EMP n.28/0

Cabe ressaltar que a atuação da PM no trânsito, é muito mais ampla do que se imagina de um agente de trânsito, posto que a segurança do trânsito se inclui no contexto da segurança pública; a única atividade, que lhe é cabível dependente de convênio, é o controle do cumprimento das normas de trânsito, para a correspondente imposição de sanções administrativas pelos órgãos de trânsito e rodoviários, conforme inciso III.

Ademais, as Polícias Militares são previstas na atual Constituição Federal, no Título V, que versa sobre a defesa do Estado e das instituições democráticas. Ao lado dos outros órgãos policiais (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Ferroviária Federal e Polícias Civis), o artigo 144 da CF/88 contempla as Polícias Militares como um dos órgãos responsáveis pela segurança pública, dever do Estado, cabendo-lhes o exercício da polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, missões constitucionais a partir das quais extraímos a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, conforme a legislação infraconstitucional referente à organização das Polícias Militares (Decreto-lei nº 667/69 e Decreto nº 88.777/83).

O policiamento ostensivo, conforme definição dada pelo Decreto nº 88.777/83, é a "ação policial, exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública", sendo previsto, pelo próprio Decreto, como tipo desta ação, o policiamento de trânsito. No Anexo I do CTB, encontramos a expressão policiamento ostensivo de trânsito como sendo a "função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes".

Desta forma, independente da previsão de competências atinentes às Polícias Militares, no texto do Código de Trânsito, o fato é que, mesmo antes de 1998 (ano em que começou a vigorar o atual CTB), o policiamento ostensivo de trânsito já era executado pelas Polícias Militares por força de sua missão constitucional, devidamente delineada na legislação própria de tais Corporações; inovando a legislação de trânsito atual no fato de tornar o exercício da fiscalização de trânsito uma atividade de polícia administrativa, de interesse da Administração pública na área de trânsito, e com a possibilidade de credenciamento de civis, como agentes da autoridade de trânsito, para atuarem em nome dos órgãos e entidades executivos de

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD203846789400

Apresentação: 17/06/2020 14:46
EMP n.28/0

trânsito e rodoviários, o que não pode ser confundido com policiamento de trânsito. Isto significa que, ainda que não haja convênio com determinado ente

Em face do exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à urgente aprovação desta Emenda que apresentamos.

Sala das Sessões, de 2020.

Atenciosamente,

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal
PDT/RS

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203846789400

Apresentação: 17/06/2020 15:01
EMP n.29/0

Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO

Art. 1º Fica acrescentado seguinte parágrafo único ao art. 20 da Lei nº 9.503 de 1997, constante do art. 1º do Substitutivo do Relator, com a seguinte redação:

"Art. 20.....

.....

Parágrafo único. As competências previstas neste artigo serão exercidas pela Polícia Militar, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, bem como pelo policiamento especializado de trânsito nas vias urbanas, sem prejuízo da competência fiscalizatória dos órgãos executivos de trânsito estaduais e municipais. " (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda visa restabelecer a competência das Polícias Militares no trânsito encontravam-se previstas no artigo 23 do CTB, o qual teve, entretanto, seis dos seus sete incisos vetados, sob a justificativa de que a fiscalização de trânsito constitui atividade de natureza administrativa e não poderia se limitar às Polícias Militares, o que não é condizente com a Constituição, com a legislação existente e com a doutrina dos administrativistas, uma vez que a Polícia Militar cabe a polícia ostensiva, nos termos do art. 144,§ 5º, da Constituição Federal, e quem tem a polícia ostensiva tem todas as fases do Poder de Polícia que são: Ordem; Consentimento; Fiscalização; Sanção.

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD203995757700

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 15:01
EMP n.29/0

Cabe ressaltar que a atuação da PM no trânsito, é muito mais ampla do que se imagina de um agente de trânsito, posto que a segurança do trânsito se inclui no contexto da segurança pública; a única atividade, que lhe é cabível dependente de convênio, é o controle do cumprimento das normas de trânsito, para a correspondente imposição de sanções administrativas pelos órgãos de trânsito e rodoviários, conforme inciso III.

Ademais, as Polícias Militares são previstas na atual Constituição Federal, no Título V, que versa sobre a defesa do Estado e das instituições democráticas. Ao lado dos outros órgãos policiais (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Ferroviária Federal e Polícias Civis), o artigo 144 da CF/88 contempla as Polícias Militares como um dos órgãos responsáveis pela segurança pública, dever do Estado, cabendo-lhes o exercício da polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, missões constitucionais a partir das quais extraímos a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, conforme a legislação infraconstitucional referente à organização das Polícias Militares (Decreto-lei nº 667/69 e Decreto nº 88.777/83).

O policiamento ostensivo, conforme definição dada pelo Decreto nº 88.777/83, é a "ação policial, exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública", sendo previsto, pelo próprio Decreto, como tipo desta ação, o policiamento de trânsito. No Anexo I do CTB, encontramos a expressão policiamento ostensivo de trânsito como sendo a "função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes".

Desta forma, independente da previsão de competências atinentes às Polícias Militares, no texto do Código de Trânsito, o fato é que, mesmo antes de 1998 (ano em que começou a vigorar o atual CTB), o policiamento ostensivo de trânsito já era executado pelas Polícias Militares por força de sua missão constitucional, devidamente delineada na legislação própria de tais Corporações; inovando a legislação de trânsito atual no fato de tornar o exercício da fiscalização de trânsito uma atividade de polícia administrativa, de interesse da Administração pública na área de trânsito, e com a possibilidade de credenciamento de civis, como agentes da autoridade de trânsito, para atuarem em nome dos órgãos e entidades executivos de

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD203995757700

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 15:01
EMP n.29/0

trânsito e rodoviários, o que não pode ser confundido com policiamento de trânsito. Isto significa que, ainda que não haja convênio com determinado ente

Em face do exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à urgente aprovação desta Emenda que apresentamos.

Sala das Sessões, de 2020.

Atenciosamente,

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal
PDT/RS

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203995757700

Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

Apresentação: 17/06/2020 15:01
EMP n.29/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Pompeo de Mattos)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD203999575700, nesta ordem:

1 Dep. Pompeo de Mattos (PDT/RS)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Pompeo de Mattos (PDT/RS), através do ponto SDR_56516, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.30/0

Projeto de Lei nº 3267, de 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA DE PLENÁRIO

Suprima-se o art. 261 constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei em epígrafe foi apresentado pelo Poder Executivo para alterar diversos dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A proposta, conforme Exposição de Motivos encaminhada pelo Poder Executivo, visa "estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito"

Contudo o Projeto de Lei e o Substitutivo flexibilizam a pontuação para que ocorra a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O substitutivo apresenta a seguinte escala de pontos:

> "Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:
>
> I – sempre que, no período de 12 (doze) meses, o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, conforme a pontuação prevista no art. 259:
>
> a) 20 (vinte) pontos, caso na referida pontuação constem duas ou mais infrações gravíssimas;
>
> b) 30 (trinta) pontos, caso na referida pontuação conste uma infração gravíssima;

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD206926181200

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.30/0

> c) 40 (quarenta) pontos, caso na referida pontuação não conste nenhuma infração gravíssima;

Propor essas modificações em um país onde a cada 1 hora, 5 pessoas morrem em acidentes de trânsito, segundo o Conselho Federal de Medicina, além das 1,6 milhão de pessoas que ficaram feridas nos últimos 10 anos, ao custo de quase R$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS)[1] é muito questionável.

A alteração também amplia para quarenta o limite de pontos a partir do qual se aplicará a penalidade de suspensão do direito de para o condutor que **exerce atividade remunerada** (motoristas de caminhão, ônibus, táxis, carros de aplicativo e motoboys).

> § 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada em veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o caput será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previstos na alínea c do inciso I do caput, independentemente da natureza das infrações cometidas, sendo-lhe facultado participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran.

Em face do exposto e das graves consequências que as alterações propostas no substitutivo podem trazer, solicito dos Nobres Pares apoio à urgente aprovação desta Emenda que apresentamos.

Sala das Sessões, de 2020.

_____

Gustavo Fruet
Deputado Federal
PDT/PR

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD206926181200

1 https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/05/23/a-cada-1-hora-5-pessoas-morrem-em-acidentes-de-transito-no-brasil-diz-conselho-federal-de-medicina.ghtml

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.30/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gustavo Fruet)

Suprime o art. 261 constante no art. 1° do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019

Assinaram eletronicamente o documento CD206926181200, nesta ordem:

1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
4 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.31/0

Projeto de Lei 3.267, de 2019

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se **o parágrafo único do art. 268 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante no art. 1º do substitutivo.**

Justificativa

Atualmente, o art. 268 do Código de Trânsito Brasileiro obriga o condutor a se submeter a curso de reciclagem em determinadas circunstâncias. Dentre elas, estão: (1) quando condenado judicialmente por delito de trânsito e (2) a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança de trânsito. No texto do relator, para essas duas situações específicas, é exigido também que o condutor seja subjetivo à avaliação psicológica. Entendo ser essa nova obrigação desnecessária e, por isso, apresento a presente emenda supressiva.

Plenário, de junho de 2020.

Deputado **Gustavo Fruet**
(PDT/PR)

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208890596700

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.31/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gustavo Fruet)

Suprime-se o parágrafo único do art. 268 da lei 9.503, constante no art. 1º do substitutivo

Assinaram eletronicamente o documento CD208890596700, nesta ordem:

1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
4 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.32/0

Projeto de Lei 3.267, de 2019

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

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se **o art. 64 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante no art. 1° do substitutivo.**

Justificativa

Atualmente, o art. 64 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que crianças com idade inferior a 10 anos devem ser transportadas nos bancos traseiros do veículo. Pela proposta prevista no substitutivo do relator, o critério passa a ser a altura da criança e não mais a idade. Entendo que a redação atual do CTB é melhor. Por isso, apresento a presente emenda supressiva.

Plenário, de junho de 2020.

Deputado **Gustavo Fruet** (PDT/PR)

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205229516800

Apresentação: 17/06/2020 16:16
EMP n.32/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gustavo Fruet)

Suprime-se o art. 64 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante no art. 1º do substitutivo.

Assinaram eletronicamente o documento CD205229516800, nesta ordem:

1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT *-(p_7800)
4 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/06/2020 16:42
EMP n.33/0

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 DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao art. 129-B, a ser inserido pelo projeto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

"Art. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no §1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e na Lei nº 13.853, de 8 de julho de 2019.

§ 1º As imagens correspondentes ao registros de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor a que se referem o *caput* deverão ser enviadas em formato digital e concomitantemente às demais informações eletrônicas atinentes ao registro dos contratos.

§ 2º Não poderão atuar como registradoras de contrato junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal as:

I - empresas credenciadas pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran – para realizarem o apontamento;

II - empresas coligadas ou subsidiárias e todas as demais pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, tenham participação societária com as empresas constantes do inciso I deste parágrafo, ainda que por meio de seus sócios-proprietários, cônjuges ou parentes até o terceiro grau;

III - pessoas jurídicas que tenham em posição de controle ou de administração, pessoa física que mantenha vínculo

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD203954317500

Apresentação: 17/06/2020 16:42
EMP n.33/0

trabalhista, contratual ou qualquer forma de nomeação, indicação ou subordinação, remunerada ou não, a qualquer título, com as pessoas jurídicas descritas no inciso I deste parágrafo;

IV - pessoas jurídicas que mantenham sociedade ou qualquer outra forma de participação, ou que contrate ou venha a contratar, entidades que exerçam, direta ou indiretamente, as atividades descritas nos incisos I a III deste parágrafo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, construída após debates com a Controladoria-Geral da União – CGU –, tem por objetivo garantir a segurança jurídica do processo de registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor, trazendo para o texto da Lei comandos que hoje estão amparados apenas em resoluções e instrumentos infralegais, os quais não poderiam trazer inovações ao mundo jurídico, mas tão somente regulamentar o disposto em Lei.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2020.

Deputado HILDO ROCHA

2020-6511

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203954317500

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, de 2019.

(Do Poder Executivo)

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

EMENDA

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Art. 1º O Anexo I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**ANEXO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

.....

VEÍCULO DE COLEÇÃO – aquele fabricado há mais de 30 (trinta) anos, original **ou modificado**, que possui valor histórico próprio." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Não há de se negar tratar de relevante tema – O ANTIGOMOBILISMO E A SEGURANÇA NO TRÂNSITO – assunto este objeto de inúmeros debates, seminários e encontros de veículos realizados em todo país, nas últimas décadas, mas que ainda se ressente do justo trato político-legislativo no âmbito dessa Casa, que suplanta quaisquer interesses particulares, mas em homenagem ao interesse público que se postula.

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200040817400

Deputado Gonzaga Patriota
Câmara dos Deputados – Anexo IV – Gabinete 430
70.160.900 Brasília-DF
E-mail: dep.gonzagapatriota@camara.gov.br
Telefones: (61) 3215-5430
(61) 3215-3430
(61) 3215-2430

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

Tanto é assim que o Deputado Goulart, na sessão legislativa passada, apresentou o Projeto de Lei nº 9.472, de 2018, tratando sobre o tema, ONDE O SUBSTITUTIVO OFERTADO PELO RELATOR, DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA, COM O MESMO TEOR DA EMENDA QUE ORA SE APRESENTA, FOI APROVADO NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, EM 21 DE NOVEMBRO DE 2018, e que só não foi deliberado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC pelo adiantado do ano eleitoral, motivo pelo qual pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação do que se propõe.

O Código de Trânsito último, de 23 de setembro de 1997, trouxe uma série de requisitos, condições de segurança e a obrigatoriedade de utilização de uma outra série de equipamentos para que os veículos pudessem transitar pelas vias.

Ocorre, porém, que os veículos em circulação, ou seja, fabricados antes da entrada em vigor do novo CTB, não aceitavam a instalação e/ou adaptação de alguns equipamentos exigidos pelo Código, por suas características de fabricação, fazendo-se necessária, portanto, uma revisão das normas pertinentes para tornar efetivo o que lá ficou estabelecido.

À vista disso, foi inserida no artigo 96 do CTB uma nova espécie de veículo, os **"DE COLEÇÃO"**, regulamentada distintamente pela Resolução CONTRAN nº 56, de 21 de maio de 1998, que trouxe definições e requisitos a serem cumpridos para a identificação desses veículos de coleção originais e do seu emplacamento especial.

Nesta Resolução, de 1998, fica estabelecido que *os VEÍCULOS DE COLEÇÃO são todos aqueles fabricados há mais de 30 (trinta) anos, que conservam suas características originais de fabricação e integram uma coleção, com valor histórico próprio*. Além do mais, essa espécie foi excepcionalizada no CTB com relação à algumas condições de segurança, ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, bem como quanto ao uso de equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN e pelo CONAMA, por suas peculiaridades.

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200040817400

Deputado Gonzaga Patriota
Câmara dos Deputados – Anexo IV – Gabinete 430
70.160.900 Brasília-DF
E-mail: dep.gonzagapatriota@camara.gov.br
Telefones: (61) 3215-5430
(61) 3215-3430
(61) 3215-2430

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

E nesse segmento há uma outra forte tendência que opta pela customização de seus veículos, vale dizer, promovem modificações em suas estruturas como chassis, suspensão, motor, freios, direção, carroceria etc, PARA QUE OS SISTEMAS SEJAM ATUALIZADOS E OFEREÇAM MELHORES CONDIÇÕES DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, MAS QUE AINDA NÃO FOI DEVIDAMENTE CONTEMPLADA PELO CÓDIGO.

E o que pretendemos com a presente medida é apenas fazer constar no Anexo I do Código de Trânsito, que cuida dos **CONCEITOS E DEFINIÇÕES**, essa nova tendência mundial dos *veículos de coleção* ***modificados***, por justa consideração à segurança no trânsito e pela preservação do seu valor histórico e cultural.

E conforme determina o art. 12 do CTB, cumpre ao CONTRAN estabelecer as demais normas regulamentares ao Código, bem como zelar pela uniformidade e cumprimento do que nele contido e nas resoluções complementares. Demais disso, as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação também deverão ser estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações, conforme determina o artigo 97 do CTB.

Sala das Sessões, em 09 de junho de 2020.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200040817400

Deputado Gonzaga Patriota
Câmara dos Deputados – Anexo IV – Gabinete 430
70.160.900 Brasília-DF
E-mail: dep.gonzagapatriota@camara.gov.br
Telefones: (61) 3215-5430
(61) 3215-3430
(61) 3215-2430

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gonzaga Patriota)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD200040817400, nesta ordem:

1 Dep. Gonzaga Patriota (PSB/PE)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gonzaga Patriota)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD200040817400, nesta ordem:

1 Dep. Gonzaga Patriota (PSB/PE)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 10:05
EMP n.34/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Gonzaga Patriota)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD200040817400, nesta ordem:

1 Dep. Gonzaga Patriota (PSB/PE)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Gonzaga Patriota (PSB/PE), através do ponto SDR_56143, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.35/0

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; e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Dê ao Art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com redação dada pelo Art. 1º do substitutivo apresentado ao presente Projeto de Lei, a seguinte redação:

Art. 147.....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos, respectivamente, aos médicos e psicólogos peritos examinadores, ou às entidades credenciadas, preferencialmente por meio de divisão eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal, observada a proximidade entre o local de realização dos exames e o local do domicílio ou do trabalho do condutor, conforme regulamentação do Contran." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Divisão Equitativa: Princípio fundamental da Imparcialidade dos Exames periciais

Exames de Aptidão Física e Mental e Avalições Psicológicas = são perícias = pressupõe imparcialidade e neutralidade = resultado isento interesse das partes

As avaliações psicológicas e os exames de aptidão física e mental referentes aos processos da Carteira Nacional de Habilitação - CNH constituem exames periciais de extrema responsabilidade, e têm por premissa a imparcialidade e a neutralidade em relação aos interesses das partes.

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato da Mesa n. 25 de 2015.
LexEdit
CD204469168400

De acordo com a Resolução CFP 01/2019 Art.1º § 1º "A avaliação psicológica de candidatas(os) à Carteira Nacional de Habilitação e condutoras(es) de veículos automotores será realizada nos padrões de uma avaliação psicológica pericial/perícia psicológica definida nesta Resolução".

Divisão Equitativa = exames/avaliações distribuídos por sistema = impossibilidade de vinculo entre as partes = resultados imparciais

Visando atender a estes critérios, recomendações trazidas pela Resolução 1.636, de 10 de maio de 2002, do Conselho Federal de Medicina ("Resolução CFM nº 1636/2002"), e pela Resolução nº 016, de 19 de dezembro de 2002, do Conselho Federal de Psicologia ("Resolução CFP nº 016/2002"), expressam que os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas nos processos relativos à obtenção e à renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, de forma a não haver vínculos entre as partes que possam influenciar nos resultados.

Resolução CFP nº 016/2002 estabelece: "a importância de todos os exames de avaliação psicológica serem distribuídos imparcialmente, através de divisão equitativa, aleatória e impessoal entre as entidades credenciadas na área de jurisdição do órgão executivo do trânsito";

Resolução CFM nº 1636/2002 Art.3º determina: "Todos os exames de aptidão física e mental devem ser distribuídos imparcialmente, através de divisão equitativa obrigatória, aleatória e impessoal, entre as entidades e médicos credenciados na área de jurisdição do órgão executivo do trânsito.

Parágrafo único - A distribuição dos exames será feita pelo órgão executivo do trânsito - DETRAN, e nunca por escolha do periciado."

Não é recomendado dos pontos de vista técnico e ético que o perito seja escolhido pelo periciando, a fim de preservarmos a lisura e correção das análises a serem apresentadas.

Periciado escolhe peritos/direcionado ilegalmente CFCs, despachantes = comprometimento dos resultados = aprovação compulsória

No entanto, esta não é a realidade de trabalho de parte considerável dos peritos médicos e psicólogos credenciados aos DETRAN pelo Brasil, uma vez que em muitas localidades como São Paulo – Capital, é facultativo ao periciado

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.35/0
Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato da Mesa n. 25 de 2015.
LexEdit
CD204469168400

escolher com qual perito quer realizar seu exame o que, via de regra, acarreta na escolha de perito que lhe beneficie.

De acordo com o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro, a sequência para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação é a realização do exame de aptidão física e mental (médico), avaliação psicológica, curso teórico, prova teórica, para só então iniciar o processo no Centro de Formação B (autoescola) realizando as aulas práticas de direção veicular e então finalizando com a prova prática.

Acontece que por desconhecimento desta sequência geralmente o cidadão procura logo de início uma autoescola. Tal medida permite a famigerada exploração dos peritos por autoescolas, que acabam por direcionar os cidadãos aos peritos de sua preferência, muitas vezes em esquemas ilegais que, por um lado, detém boa parte do valor referente aos exames e, por outro, ainda influenciam nos resultados num esquema de aprovação compulsória que visa permitir que todos cheguem a fase de aulas práticas, colocando em grave risco a segurança viária e as vidas no trânsito.

Visando garantir a imparcialidade dos exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas voltados à CNH, é imprescindível manter no substitutivo do PL 3267 a imparcialidade dos Exames de Aptidão Física e Mental e a avaliação Psicológica respectivamente dos Peritos Médicos e Psicólogos, distribuídos equanimemente por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, em sua totalidade em todo território nacional.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
PCdoB-AC

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.35/0

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato da Mesa n. 25 de 2015.
LexEdit
CD204469168400

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.35/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Perpétua Almeida)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD204469168400, nesta ordem:

1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB *-(p_7253)
2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.36/0

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; e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Dê ao Art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com redação dada pelo Art. 1º do substitutivo apresentado ao presente Projeto de Lei, a seguinte redação:

Art. 159.....

.....

§ 13 A identificação da Carteira Nacional de Habilitação registrada no RENACH e os dados pessoais nela contido são de uso exclusivo dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, que no tratamento e compartilhamento destes dados dentro do Sistema Nacional de Trânsito, deverá observar as Leis nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017 e a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, e demais restrições legais, bem como normas regulamentadoras específicas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente importante veículo de comunicação publicou matéria jornalística reportando que a Agência Brasileia de Informação – ABIN estaria requerendo junto ao Serviço de Processamento Federal de Dados - Serpro, os dados pessoais de todos os brasileiros constantes no sistema do Registro Nacional de Carteira de Habilitação – RENACH.

Segundo a reportagem, havia em novembro passado mais de 76 milhões de Carteiras Nacional de Habilitação no país (o equivalente a 36% da população), e 1,5 milhão de novos documentos são emitidos todo mês. E que o pedido exige, inclusive, que os dados sejam atualizados e repassados

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato da Mesa n. 25 de 2015.
LexEdit
CD207152611300

mensalmente. Alertamos que a importância de acesso a este cadastro é que, talvez, seja à base de dados pessoais mais atualizados no país. Além de que o CNH é o único documento de identificação de cidadãos armazenado em nível nacional, com a vantagem de trazer a foto do portador. A carteira de identidade, por exemplo, é emitida pelos estados, com dados que se repetem, visto que uma mesma pessoa pode obter o documento em mais de um estado.

Ainda de acordo com a matéria jornalística, a agência não negou a transação. Em resposta ao pedido de informação solicitado pelo veículo de comunicação, a assessoria do Gabinete de Segurança Institucional - GSI, a quem a ABIN está subordinada, respondeu que a medida de obter, integrar e compartilhar as bases de dados é essencial para o funcionamento da atividade de inteligência.

Este requerimento de acesso a dados avesso a finalidade para o qual estas informações foram colhidas configura em flagrante desvio de finalidade. Este desvio é, antes de tudo, uma conduta dissimulada praticada por agente público, no exercício da função, que demonstra a vontade em não se portar conforme a legalidade e moralidade, causando prejuízo à administração pública, na medida em que o interesse público – a verdadeira finalidade do ato – não é alcançado. Consiste na violação ideológica da lei, comportando o agente público em confronto com os fins não querido pelo legislador, ou utilizando motivos e meios ilegítimos para a prática de um ato administrativo aparentemente legal.

Com a finalidade de resguardar o legítimo interesse do Sistema Nacional de Trânsito, e a tutela que o Estado deve ter sobre o tratamento, uso e compartilhamento dos dados pessoais contidos na Carteira Nacional de Trânsito, bem como a proteção do direito fundamental da privacidade e a inviolabilidade dos dados dos cidadãos apresentamos esta emenda para resguarda estes fundamentais direitos.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
PCdoB-AC

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.36/0
Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato da Mesa n. 25 de 2015.
LexEdit
CD207152611300

Apresentação: 18/06/2020 13:30
EMP n.36/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Perpétua Almeida)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD207152611300, nesta ordem:

1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB *-(p_7253)
2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 18/06/2020 13:44
EMP n.37/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO

1° O art. 147 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe é dada pelo artigo 1° do substitutivo ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, **credenciados pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal,** conforme regulamentação do Contran:

I- de aptidão física e mental;

II- da avaliação psicológica

III- escrito, sobre legislação de trânsito;

IV- de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

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

§ 4º. quando houver indícios de deficiência física, mental, psíquica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador, **médico e/ou psicólogo**.

§ 4º-A. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental ou da avaliação psicológica prevalecendo a de menor prazo.

§ 8º. Os honorários decorrentes da realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e terão como referência, respectivamente, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD207496282100

Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos - FENAPSI e Conselho Federal de Psicologia – CFP.

JUSTIFICAÇÃO

Propomos a alteração no texto incluindo o credenciamento pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do DF, possibilitando a melhor fiscalização das clínicas, médicos e psicólogos peritos por órgãos ou entidades competentes. Visando a garantia de que as clínicas estejam prestando bons serviços, da forma adequada.

Incluímos a avaliação psicológica entre os exames obrigatórios, por entender a necessidade dessa avaliação, no sentido de investigar o comportamento humano no trânsito, tornando-o mais seguro. Outra modificação está no sentido de dar força as avaliações dos peritos examinadores, nos casos que houver indícios de doenças físicas, mental ou psiquiátrica, ou de progressividade da doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o examinador poderá diminuir o prazo de exames.

Todas as modificações propostas visam a melhoria na segurança no trânsito, objetivando a diminuição do número de acidentes, lesões e mortes no trânsito.

Sala das sessões,

Deputado ENIO VERRI

Apresentação: 18/06/2020 13:44
EMP n.37/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207496282100

Apresentação: 18/06/2020 13:44
EMP n.37/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD207496282100, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
4 Dep. Marcon (PT/RS)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 13:44
EMP n.38/0

PROJETO DE LEI N° 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO

A Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão do parágrafo 6° ao artigo 12, que terá a seguinte redação:

"Art. 12. .....
.....

§ 6° – o CONTRAN deve observar os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), conforme os artigos 5° e 6° da Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de Lei n° 3.267 de 2019, que altera a Lei n° 9.503 de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), busca o aperfeiçoamento do Código atual, com foco na redução de acidentes, lesões e mortes no trânsito. Essa emenda vem para contribuir com o objetivo exposto.

Os artigos 5° e 6° da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, trazem os princípios e diretrizes da PNMU, que tem muito a contribuir com as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Portanto, apresentamos esta emenda visando o aprimoramento das normas regulamentadas pelo CONTRAN e das diretrizes aplicadas.

Sala das sessões,

Deputado ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200667606600

Apresentação: 18/06/2020 13:44
EMP n.38/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD200667606600, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)
4 Dep. Marcon (PT/RS)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 14:04
EMP n.39/0

Projeto de Lei nº 3.267, de 2019

(Do Poder Executivo)

EMENDA DE PLENÁRIO Nº /2020

Altera a redação do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; além de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção".

II – .....

§1º: No caso do uso de motocicletas, motonetas e ciclomotores para prestação de serviços e entrega de bens , os referidos equipamentos listados no caput do art 1º, deverão ser providenciados, obrigatoriamente, pelas empresas beneficiadas diretamente pelo trabalho dos respectivos condutores , sendo, portanto, integrados como acessórios obrigatórios destes veículos.

§2º - A regulamentação desta lei , bem como as condições de uso e renovação dos referidos equipamentos de segurança, ficará sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito.

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

No Brasil, a grande maioria dos acidentes com vítimas fatais em trânsito é oriundo de acidentes com veículos de duas rodas, tais

Apresentação: 18/06/2020 14:04
EMP n.39/0

como motocicleta, motonetas e ciclomotores. O número de mortes provocadas pelos acidentes com esses tipos de veículos atingem 130 pessoas/ grupo de 100 mil habitantes.
Os estudos apontam para uma subida deste índice devido ao aumento expressivo da frota, mas com maior risco do uso do veículo.
Em 2008 foram registradas 87,6 mortes a cada 100 mil motos no País.
As maiores vítimas dos acidentes são jovens, na faixa entre 18 e 30 anos, o número de mortes é expressivamente maior do que nas demais idades.

Dessa Forma, a nossa sugestão de modificação do o código Nacional de Trânsito é para tornar obrigatória a utilização de equipamento de segurança como air bag (coletes infláveis) , botas, caneleiras, joalheiras , luvas, cotoveleiras, e capacetes para os condutores de motocicletas , motonetas e ciclomotores no Brasil.

Tal medida busca minimizar o número de vítimas fatais oriundas de acidentes de trânsito que envolvem motocicletas.

É um Esforço legal voltado para salvar vidas e gerar mais segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2020.

Deputado **HILDO ROCHA**
MDB/MA

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202867837000

Apresentação: 18/06/2020 14:45
EMP n.40/0

PROJETO DE LEI N. 3.267/2019

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

EMENDA DE PLENÁRIO

Dê-se nova redação inciso XI do artigo 244 da Lei 9.503/1997, contido no artigo 1º do Substitutivo do relator ao PL 3.267/2019:

"Art. 244 .....
.....
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 prevista no inciso X:

Infração – gavíssima;
Penalidade – multa;
Medida administrativa – retenção do veículo até regularização;
....." (NR)

Sala das sessões, 18 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207100311800

Apresentação: 18/06/2020 14:45
EMP n.40/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD207100311800, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 15:13
EMP n.41/O

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 DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao art. 129-B Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

"Art. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no §1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e na Lei nº 13.853, de 8 de julho de 2019.

§ 1º As imagens correspondentes aos registros de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor a que se refere o caput deverão ser enviadas em formato digital e concomitantemente às demais informações eletrônicas atinentes ao registro dos contratos.

§ 2º Não poderão atuar como registradoras de contrato junto aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal as:

I - empresas credenciadas pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran – para realizarem o apontamento;

II - empresas coligadas ou subsidiárias e todas as demais pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, tenham participação societária nas empresas constantes do inciso I

Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203208389900

deste parágrafo, ainda que por meio de seus sócios proprietários, cônjuges ou parentes até o terceiro grau;

III - pessoas jurídicas que tenham posição de controle ou de administração, pessoa física que mantenha vínculo trabalhista, contratual ou qualquer forma de nomeação, indicação ou subordinação, remunerada ou não, a qualquer título, com as pessoas jurídicas descritas no inciso I deste parágrafo;

IV - pessoas jurídicas que mantenham sociedade ou qualquer outra forma de participação, ou que contrate ou venha a contratar, entidades que exerçam, direta ou indiretamente, as atividades descritas nos incisos I a III deste parágrafo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo inserir novo art. 129-B no Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor nos órgãos de trânsito estaduais.

A iniciativa busca conferir maior segurança jurídica ao processo de registro dos respectivos instrumentos contratuais, incorporando dispositivos infralegais já aplicados hoje, porém, sem o amparo legislativo adequado.

Dessa forma, o texto permite o registro dos contratos listados pelos órgãos de trânsito estaduais ou entidades executivas, trazendo restrições para que empresas responsáveis pelo processo de apontamento, ou a ela relacionadas, não possam atuar como registradoras.

Diante do necessário aprimoramento legislativo, contamos com os nobres pares na aprovação da emenda.

Dep. José Nelto

Apresentação: 18/06/2020 15:13
EMP n.41/0
Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203208389900

Podemos/GO

Apresentação: 18/06/2020 15:13
EMP n.41/0

Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD203208389900

Apresentação: 18/06/2020 16:21
EMP n.42/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.267, de 2019
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA MODIFICATIVA
(Do Sr. Carlos Sampaio)

Art. 1.º O art. 64 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1.º do Substitutivo do Relator, passa a contar com a seguinte redação:

> "Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, salvo exceções regulamentadas pelo Contran, relacionadas a tipos específicos de veículos.
>
> Parágrafo único. O Contran disciplinará o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o *caput*." (NR)
>
> ....." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda procura restringir a regulamentação a ser feita pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, às necessidades já elencadas na Resolução CONTRAN n.º 277, de 28 de maio de 2008, com as alterações promovidas pelas Resoluções CONTRAN n.º 352/10; 639/16 e pela Deliberação n.º 100/10, para que a sua utilização não venha a ser indevidamente flexibilizada em hipóteses nas quais seu uso se mostra relevante, do ponto de vista da proteção das crianças menores de dez anos.

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201563235900

Apresentação: 18/06/2020 16:21
EMP n.42/0

Além disso, exclui-se a altura máxima prevista no Substitutivo, de forma que a norma seja plenamente aplicável, na prática – assim como o é a já citada Resolução CONTRAN n.º 277/08.

Diante da grande relevância das alterações propostas, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2020.

DEPUTADO CARLOS SAMPAIO
PSDB/SP

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201563235900

Apresentação: 18/06/2020 16:21
EMP n.42/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Carlos Sampaio)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinaram eletronicamente o documento CD201563235900, nesta ordem:

1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 16:59
EMP n.43/0

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 DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao art. 129-B Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

"Art. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no §1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e na Lei nº 13.853, de 8 de julho de 2019.

§ 1º As imagens correspondentes aos registros de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor a que se refere o caput deverão ser enviadas em formato digital e concomitantemente às demais informações eletrônicas atinentes ao registro dos contratos.

§ 2º Não poderão atuar como registradoras de contrato junto aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal as:

I - empresas credenciadas pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran – para realizarem o apontamento;

II - empresas coligadas ou subsidiárias e todas as demais pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, tenham participação societária nas empresas constantes do inciso I deste parágrafo, ainda que por meio de seus sócios proprietários, cônjuges ou parentes até o terceiro grau;

III - pessoas jurídicas que tenham posição de controle ou de administração, pessoa física que mantenha vínculo trabalhista, contratual ou qualquer forma de nomeação, indicação ou subordinação, remunerada ou não, a

Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD207564730500

qualquer título, com as pessoas jurídicas descritas no inciso I deste parágrafo;

IV - pessoas jurídicas que mantenham sociedade ou qualquer outra forma de participação, ou que contrate ou venha a contratar, entidades que exerçam, direta ou indiretamente, as atividades descritas nos incisos I a III deste parágrafo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo inserir novo art. 129-B no Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor nos órgãos de trânsito estaduais.

A iniciativa busca conferir maior segurança jurídica ao processo de registro dos respectivos instrumentos contratuais, incorporando dispositivos infralegais já aplicados hoje, porém, sem o amparo legislativo adequado.

Dessa forma, o texto permite o registro dos contratos listados pelos órgãos de trânsito estaduais ou entidades executivas, trazendo restrições para que empresas responsáveis pelo processo de apontamento, ou a ela relacionadas, não possam atuar como registradoras.

Diante do necessário aprimoramento legislativo, contamos com os nobres pares na aprovação da emenda.

Dep. José Nelto

Podemos/GO

Apresentação: 18/06/2020 16:59
EMP n.43/0

Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD207564730500

Apresentação: 18/06/2020 16:59
EMP n.43/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. José Nelto)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD207564730500, nesta ordem:

1 Dep. José Nelto (PODE/GO)
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por José Nelto (PODE/GO), através do ponto SDR_56428, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/06/2020 19:19
EMP n.44/0

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 ADITIVA DE PLENÁRIO N°

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, de modo a alterar os arts. 121 e 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

> "Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo – CRV, em meio físico e digital, de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo Contran, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.
>
> .....
>
> Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, em meio físico e digital, no modelo e especificações estabelecidos pelo Contran." (NR)

JUSTIFICATIVA

Esta emenda altera o Código de Trânsito Brasileiro - CTB para instituir o Certificado de Registro de Veículo – CRV e o Certificado de Licenciamento Anual em meio físico e digital. Dessa forma, os órgãos de trânsito do país terão que oferecer os documentos dos veículos nas formas digital e física.

O Projeto de Lei nº 3.267/2019 acrescenta ao art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o processo de inovação digital, como competência do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Ocorre que os

Documento eletrônico assinado por Cezinha de Madureira (PSD/SP), através do ponto SDR_56351, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD208935511700

documentos de veículos e de habilitação já estão sendo disponibilizados em meio digital. Sendo assim, ao propor a inovação digital nesses termos, o próprio governo reconhece que há carência de legislação na regulação dos documentos digitais.

Sendo assim, abre-se a possibilidade de o CONTRAN regulamentar a disponibilização apenas dos documentos digitais, eliminando ou dificultando a emissão de documentos físicos. Levando em consideração que o Brasil é um país continental, isso poderá ter muitos impactos na vida dos cidadãos, uma vez que o processo de inclusão digital ainda é um mundo distante para muitos brasileiros, algo que ficou evidente na concessão do Auxílio Emergencial durante a pandemia do coronavírus.

Desse modo, por prudência e considerando que o projeto encaminhado pelo Poder Executivo dá ao CONTRAN total autonomia para decidir o formato de documento que os condutores e os proprietários de veículos deverão adotar, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões, de de 2020.

Deputado Cezinha de Madureira
PSD-SP

Apresentação: 18/06/2020 19:19
EMP n.44/0

Documento eletrônico assinado por Cezinha de Madureira (PSD/SP), através do ponto SDR_56351, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208935511700

Apresentação: 18/06/2020 19:19
EMP n.44/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Cezinha de Madureira)

Emenda ao PL 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinaram eletronicamente o documento CD208935511700, nesta ordem:

1 Dep. Cezinha de Madureira (PSD/SP)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Cezinha de Madureira (PSD/SP), através do ponto SDR_56351, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 13:37 - PLEN
EMP 45 => PL 3267/2019
EMP n.45/0

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA DE PLENÁRIO

Suprimam-se os incisos I, X e XI do artigo 244, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhes é dada pelo artigo 1° do substitutivo ao Projeto de Lei n° 3.267, de 2019.

JUSTIFICAÇÃO

Com esta emenda buscamos a reinclusão dos equipamentos de segurança, fazendo com que o condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor deva utilizar capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção ou com viseira ou óculos de proteção, de acordo com as normas do CONTRAN. E caso ande em desacordo com o especificado tenha como penalidades a infração gravíssima, multa e suspensão do direito de dirigir, além da medida administrativa do recolhimento do documento de habilitação.

No substitutivo o condutor que não usar a viseira ou óculos de proteção ou utilizar viseira ou óculos de proteção em desacordo com as normas do CONTRAN, teria como penalidade apenas a infração média e multa, e a medida administrativa retenção do veículo até regularização. As penalidades do substitutivo são mais brandas, o que não favorece com a maior segurança no trânsito e a saúde do motociclista.

Sala de sessões, 23 de junho de 2020.

Deputado ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204879025000

Apresentação: 23/06/2020 13:37 - PLEN
EMP 45 => PL 3267/2019
EMP n.45/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 3.267/2019.

Assinaram eletronicamente o documento CD204879025000, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Rogério Correia (PT/MG)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 13:49 - PLEN
EMP 46 => PL 3267/2019
EMP n.46/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBSTITUTIVO AO 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 ADITIVA DE PLENÁRIO N°

Acrescente-se ao Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação, de modo a incluir o seguinte § 5º ao art. 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

"Art. 259 .....

.....

§ 5º Nas infrações previstas nos artigos 181 e 182 não se aplica a pontuação estabelecida neste artigo, independentemente das demais Penalidades e Medidas Administrativas." (NR)

JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo isentar da pontuação na Carteira Nacional de Habilitação – CNH as infrações de trânsito relacionadas a Estacionamento e Parada, previstas nos arts. 181 e 182 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Não se trata, portanto, de isentar as multas e demais medidas administrativas, mas apenas a pontuação.

É comum e recorrente motoristas profissionais, principalmente os condutores de veículo de carga, serem multados nos grandes centros urbanos do país no processo de carga e descarga. O ordenamento urbano das cidades brasileiras não possui condições para o trabalho desses profissionais, mas a fiscalização é efetiva na aplicação das penalidades. Isso tem penalizado muitos motoristas com o precoce atingimento dos vinte pontos na CNH, inviabilizando sua atividade profissional.

Além dos motoristas de veículos de carga (caminhoneiros), há também os profissionais do transporte escolar, os moto-taxistas, os taxistas e os motoristas de aplicativos que sofrem com a pontuação dessas infrações.

Documento eletrônico assinado por Vermelho (PSD/PR), através do ponto SDR_56455, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD204963496500

Apresentação: 23/06/2020 13:49 - PLEN
EMP 46 => PL 3267/2019
EMP n.46/0

Esses são apenas um restrito exemplo de como a mera interpretação da fiscalização de trânsito sobre determinada infração pode comprometer o exercício profissional de milhões de trabalhadores, de modo a exceder precocemente os vinte pontos da CNH, ocasionando, lamentavelmente, a suspensão do direito de dirigir desses trabalhadores.

Não se trata nesta emenda de liberalidade para o cometimento de infrações de trânsito relacionadas a Estacionamento e Parada, uma vez que não há qualquer isenção da aplicação das multas, tão pouco das demais medidas administrativas, como a remoção do veículo nos casos previstos em lei.

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o acolhimento e apoio dos nobres pares pela aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões, de de 2020.

Deputado Vermelho
PSD-PR

Documento eletrônico assinado por Vermelho (PSD/PR), através do ponto SDR_56455, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204963496500

Apresentação: 23/06/2020 14:35 - PLEN
EMP 47 => PL 3267/2019
EMP n.47/0

Projeto de Lei nº 3.267, de 2019

(Do Poder Executivo)

EMENDA DE PLENÁRIO Nº /2020

Altera a redação do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; além de joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção".

II – .....

§1º: No caso do uso de motocicletas, motonetas e ciclomotores para prestação de serviços e entrega de bens , os referidos equipamentos listados no caput do art 1º, deverão ser providenciados, obrigatoriamente, pelas empresas beneficiadas diretamente pelo trabalho dos respectivos condutores , sendo, portanto, integrados como acessórios obrigatórios destes veículos.

§2º - A regulamentação desta lei , bem como as condições de uso e renovação dos referidos equipamentos de segurança, ficará sob responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito.

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

No Brasil, a grande maioria dos acidentes com vítimas fatais em trânsito é oriundo de acidentes com veículos de duas rodas, tais

Apresentação: 23/06/2020 14:35 - PLEN
EMP 47 => PL 3267/2019
EMP n.47/0

como motocicleta, motonetas e ciclomotores. O número de mortes provocadas pelos acidentes com esses tipos de veículos atingem 130 pessoas/ grupo de 100 mil habitantes.
Os estudos apontam para uma subida deste índice devido ao aumento expressivo da frota, mas com maior risco do uso do veículo.
Em 2008 foram registradas 87,6 mortes a cada 100 mil motos no País.
As maiores vítimas dos acidentes são jovens, na faixa entre 18 e 30 anos, o número de mortes é expressivamente maior do que nas demais idades.

Dessa Forma, a nossa sugestão de modificação do o código Nacional de Trânsito é para tornar obrigatória a utilização de equipamento de segurança como air bag (coletes infláveis) , botas, caneleiras, joalheiras , luvas, cotoveleiras, e capacetes para os condutores de motocicletas , motonetas e ciclomotores no Brasil.

Tal medida busca minimizar o número de vítimas fatais oriundas de acidentes de trânsito que envolvem motocicletas.

É um Esforço legal voltado para salvar vidas e gerar mais segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em 23 de junho de 2020.

Deputado **HILDO ROCHA**
MDB/MA

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD210892951100

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 48 => PL 3267/2019
EMP n.48/0

SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO 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 SUPRESSIVA DE PLENÁRIO Nº

Suprima-se a expressão "o §3º do", constante na alínea "d", do inciso "I", do art. 8º, do substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 3.267/2019 e, por decorrência, a supressão do art. 148-A e seus parágrafos, constante da Lei 9.503/1997, na redação dada pelo art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei 3.267/2019, com vistas a manter a proposta contida no Projeto de Lei em referência, para o fim de se obter a revogação da exigência do exame toxicológico que vem sendo exigido dos motoristas profissionais, habilitados nas categorias C, D e E.

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação desta emenda se diz com a premente necessidade de se recuperar o texto original do PL nº 3.267/19 no ponto em que, acertadamente, revogou integralmente o art. 148-A, do CTB, para extinguir a obrigatoriedade do exame toxicológico para a habilitação e renovação da CNH dos condutores habilitados nas categorias C, D e E.

Busca-se, assim, restituir a proposta legislativa primitiva do Executivo mediante a supressão da redação dada pelo substitutivo apresentado pelo nobre Relator que restabeleceu o referido dispositivo na proposição para manter a regra legal em vigor que prevê a obrigatoriedade dos exames toxicológicos de larga janela de detecção.

Como se sabe, no início de 2016, a Lei nº 13.103/2015 deflagrou os exames toxicológicos obrigatórios em todo país para motoristas habilitados nas categorias C, D e E da CNH.

Dados do DENATRAN, de março de 2016 (quando a referida lei passou a valer) até 2018, apontam que, neste período,

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

cerca de 2.179.747 exames toxicológicos foram realizados, porém tão somente 42.137 (isto é 1,9%) deram positivos.

Tal estatística nacional, de per si, bastaria para denotar a ineficiência do método de exame toxicológico conhecido como de "larga janela de detecção", considerando que, além de o índice de resultados positivos ter se revelado inexpressivo, tal número mostrou ser muito menor que os índices encontrados em amostras coletadas, de forma aleatória, na urina, sangue e fluido oral de motoristas, a partir da fiscalização ostensiva nas vias através do etilômetro e "drogômetro" (estes bem mais eficazes).

Somado a isso, vale destacar que o Brasil é o único país do mundo que utiliza o exame toxicológico de larga janela como parte de medidas que visam à redução de acidentes de trânsito, não havendo qualquer paralelo com políticas públicas bem sucedidas adotadas em outros países.

Os favoráveis ao exame toxicológico de larga janela, amparados em meras conjecturas, desconfiam que vários motoristas habilitados nas categorias C, D e E, que seriam usuários de substâncias ilícitas, teriam, supostamente, migrado para as categorias A e B para não serem detectados no exame. Contudo, a verdade é outra!! O mais plausível é que estes motoristas somente se dispuseram a solicitar a alteração de categoria uma vez que não exercem atividade profissional e, por não dependerem dessas categorias para o próprio sustento, não veem sentido em suportar uma despesa adicional na renovação da CNH na ordem de R$200,00 a R$300,00.

Fato é que, baseado em pareceres técnicos elaborados por experts do ramo e por inúmeras entidades de referência nacional, dentre as quais o próprio Ministério da Saúde, Conselho federal de Medicina, Sociedade Brasileira de Toxicologia – SBTox, Conselho Regional de Biomedicina da 2ª Região (CRBM) e Conselho Regional de Farmácia do Estado de São Paulo (CFR-SP), adoto o entendimento de que não há qualquer evidência científica que ateste a eficácia do exame toxicológico de 'larga janela de detecção' no combate à violência no trânsito e redução de acidentes.

Ora, além de ineficaz e de exatidão duvidosa, o exame toxicológico de larga janela é altamente custoso para os trabalhadores.

Nesse contexto, estimou-se, até o ano de 2018, a movimentação de mais de R$800.000.000,00 (oitocentos milhões de reais); valor este que tem saído diretamente do bolso dos brasileiros;

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 48 => PL 3267/2019
EMP n.48/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202336979600

valor este dividido com apenas 14 empresas, em todo o Brasil, que exploram essa atividade econômica; valor este que não tem contrapartida nenhuma aos cofres públicos para que ao menos parte dessa fortuna pudesse ser revertida em favor da segurança no trânsito e redução de acidentes.

Obviamente, a questão do uso de substâncias psicoativas, seja álcool ou drogas ilícitas, por motoristas e o consequente risco do aumento de acidentes é de grande preocupação da sociedade em geral, do Congresso Nacional e deste Parlamentar em especial.

Todavia, este Deputado, também instrutor de trânsito, tem o dever de iluminar a verdade à população, trazendo elementos reais de que este procedimento caríssimo ao bolso dos motoristas brasileiros não se sustenta em evidências científicas que comprovem sua eficácia.

Desgraçadamente, a atual política de segurança viária brasileira no que diz respeito ao uso de drogas no trânsito trafega na contramão daquelas seguidas pelo mundo e está sendo orquestrada por interesses espúrios, desprezando-se os elementos de cunho técnico-científico.

Por fim, quero deixar claro que trabalho incansavelmente perseguindo os mesmos dignos objetivos em busca da redução de acidentes e mortes no trânsito, porém, estou seguro de que não será por meio deste exame toxicológico que atingiremos essas importantes metas.

Acredito que o Brasil precisa de alternativas legislativas e mecanismos realmente eficazes, isto é, baseados em suporte científico idôneo para combater os males do trânsito mediante a adoção de políticas públicas sérias e que não se prestem unicamente ao viés arrecadatório.

Dessa forma, com o intuito de aprimoramento e busca de eficácia do texto inicial do projeto de lei nº 3.267, de 2019, que se apresenta a presente emenda, como forma de resgatar a proposta original que busca a revogação do art. 148-A do CTB.

Pelas razões expostas, solicitamos o apoio dos nobres pares a presente emenda.

Sala das sessões, em de 2020.

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 48 => PL 3267/2019
EMP n.48/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202336979600

Deputado Abou Anni

(PSL/SP)

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 48 => PL 3267/2019
EMP n.48/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202336979600

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 48 => PL 3267/2019
EMP n.48/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Abou Anni)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD202336979600, nesta ordem:

1 Dep. Abou Anni (PSL/SP) - VICE-LÍDER do PSL
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 49 => PL 3267/2019
EMP n.49/0

SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO 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 DE PLENÁRIO Nº

O substitutivo ao projeto de lei nº 3267/19 passa a ser acrescido dos seguintes dispositivos:

"Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada pelo instrutor de trânsito autorizado, por meio dos Centros de Formação de Condutores – CFC´s, assim definidas nos termos do Anexo I deste Código.

§ 1º O processo de formação compreenderá, obrigatoriamente, as fases teórico-técnica e prática veicular, cabendo ao Contran determinar a carga horária mínima de aprendizagem.

§ 2º Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física e mental, e no teórico-técnico." (NR)

Anexo I

.....

"CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES – CFC´S – empesas particulares ou sociedades civis credenciadas pelos respectivos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, na forma do Contran, constituídas sob quaisquer das formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade o ensino teórico e/ou prático visando à formação, ao curso preventivo de reciclagem e à reciclagem dos condutores de veículos automotores infratores."

JUSTIFICAÇÃO

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD202158780300

A apresentação da presente emenda aditiva diz-se com a necessidade de se aperfeiçoar alguns temas relativos à formação de condutores no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, assim como quanto às fases que compõem esse processo de formação na área de trânsito.

Propomos a modificação da redação do artigo 155, que trata precisamente sobre a quem compete a formação dos condutores de automotores, com o propósito de marcar, legalmente, a inarredável participação das instituições constituídas como "Centros de Formação de Condutores (A e B) – CFC´s" no processo de formação de condutores, na reciclagem preventiva e na reciclagem para condutor infrator.

Com a auspiciosa alteração legal, buscamos evitar que os CFC´s fiquem totalmente à mercê das instáveis modificações infralegais e regulamentares do Contran que possam deixá-los de fora deste delicado processo educacional, seja na formação ou na reciclagem dos condutores.

Como se sabe, o texto em vigor impõe que a formação de condutores seja realizada por "instrutor autorizado", inclusive enquanto pessoas físicas, conforme estabelece o art. 155 combinado com o art. 21 e parágrafos seguintes da Resolução 358, de 2010, do Contran.

A título de informação, a Resolução nº 358, de 2010, "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 permita que os CFC´s formem condutores (Art. 1º, §1º, Inciso II), o CTB, por sua vez, não assinala expressamente essa competência a esses Centros de Formação.

A nosso sentir, as "auto-escolas" (sic) de que trata o art. 156, hoje denominadas "Centros de Formação de Condutores – CFC ´s" pelo Contran, devem ter seu papel bem definido na legislação de trânsito, de maneira a prejudicar outras intenções legislativas, em trâmite nesta Casa Legislativa, que querem abolir a participação dos CFC´s do processo de formação dos 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

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 49 => PL 3267/2019
EMP n.49/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202158780300

também requer o uso de recursos físicos e materiais adequados para a formação dos alunos.

Quanto à alteração do Art. 155, do CTB, muito embora saibamos da inquestionável competência e seriedade dos instrutores de trânsito, fato é que a atividade em questão deve ser exercida através de uma empresa privada (centro de formação de condutores) constituída precipuamente 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, diante do atual cenário e das assustadoras estatísticas de acidentes de trânsito, será cada vez mais importante a solidificação de uma instituição séria e profissional por trás da formação do aluno condutor.

Assim, considerando que as normas infralegais possuem menor perenidade, apresentamos as modificações dos arts. 155 para consagrar a participação direta dos CFC´s no processo de formação dos condutores de veículos automotores e elétricos, garantindo-se-lhes a permanência da atividade com tranquilidade e segurança.

Ademais, incluímos na proposição legislativa as fases de aprendizado e que serão obrigatórias no processo de formação de novos condutores de veículos automotores, sendo a aprendizagem "teórico-técnica" e de "prática veicular", ambas previstas de forma implícita no texto atual, mas que através de presente alteração serão explicitas e, portanto, obrigatórias.

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.

Com essas adaptações introduzidas na Lei, esperamos consolidar o fundamental papel dos Centros de Formação dos Condutores – CFC´s no processo de formação dos condutores de veículos automotores e de outras atividades que lhes são inerentes, marcando sua posição no desempenho deste delicado serviço educacional.

Isto porque, o projeto de lei principal e as emendas aqui sugeridas apoiam-se nas ciências sociais para estabelecer um elo mais próximo com a realidade, ambicionando melhor absorver os valores que a sociedade anela e quer ver implementados.

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 49 => PL 3267/2019
EMP n.49/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202158780300

Assim, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma aos bens jurídicos que ela tutela, apoiamos as alterações propostas ao CTB consubstanciadas na apresentação dessas emendas, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das sessões, em de 2020.

Deputado Abou Anni

(PSL/SP)

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 49 => PL 3267/2019
EMP n.49/0

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202158780300

Apresentação: 23/06/2020 15:05 - PLEN
EMP 49 => PL 3267/2019
EMP n.49/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Abou Anni)

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

Assinaram eletronicamente o documento CD202158780300, nesta ordem:

1 Dep. Abou Anni (PSL/SP) - VICE-LÍDER do PSL
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 16:50 - PLEN
EMP 50 => PL 3267/2019
EMP n.50/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO DO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

(Deputado Delegado Waldir)

Dá nova redação ao artigo 131 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro:

"Art. 131. .....

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

.....

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

....." (NR)

Plenário, em / / 2020.

Deputado DELEGADO WALDIR

Documento eletrônico assinado por Delegado Waldir (PSL/GO), através do ponto SDR_56421, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD209007188300

Apresentação: 23/06/2020 16:50 - PLEN
EMP 50 => PL 3267/2019
EMP n.50/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Delegado Waldir)

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

Autor: Poder Executivo

Assinaram eletronicamente o documento CD209007188300, nesta ordem:

1 Dep. Delegado Waldir (PSL/GO)
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Delegado Waldir (PSL/GO), através do ponto SDR_56421, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO OFERECIDAS AO PL Nº 3.267, DE 2019

I - RELATÓRIO

Durante a discussão da matéria, foram apresentadas 50 Emendas de Plenário, relatadas a seguir.

Emenda nº 1 – (Dep. Rogério Correia) Revoga o art. 247 que trata de penalidade para ciclistas que não trafegam pelos bordos da pista.

Emenda nº 2 – (Dep. Rogério Correia) Altera o art. 220 para aumentar a penalidade de grave para gravíssima e suspensão da CNH quando o veículo ultrapassar ciclista sem reduzir a velocidade.

Emenda nº 3 – (Dep. Rogério Correia) Altera o art. 208 para definir que a autoridade executiva de trânsito municipal poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas, durante o sinal vermelho.

Emenda nº 4 – (Dep. Rogério Correia) Altera a redação do art. 201 para definir como infração gravíssima deixar de mudar de faixa ao passar ou ultrapassar veículos de tração animal e bicicleta.

Emenda nº 5 – (Dep. Rogério Correia) Insere inciso XI no art. 182 para caracterizar como infração grave, sujeita à penalidade de multa e remoção do veículo, o ato de parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa.

Emenda nº 6 – (Dep. Rogério Correia) Estabelece que em vias locais de velocidade igual ou inferior a 30 km/h, que não tenha ciclofaixa, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo.

Emenda nº 7 – (Dep. Rogério Correia) Altera o art. 29 para prever que ao ultrapassar ciclistas e veículos de tração animal em vias com

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209392409000

mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos deverão transpor de faixa.

Emenda nº 8 – (Dep. Rogério Correia) Altera o art. 24 para incluir entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios a promoção do desenvolvimento de áreas de proteção de ciclistas.

Emenda nº 9 – (Dep. Geninho Zuliani) Altera o art. 147 para prever que médicos e psicólogos sejam credenciados pelos órgãos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal; para reforçar que a validade de cinco anos da CNH vale para os condutores que exercem atividade remunerada, independentemente da categoria A, B, C, D ou E; para retirar a exigência de avaliação psicológica da renovação da CNH dos motoristas profissionais, para prever que os títulos de especialização deverão ser reconhecidos pelo MEC, mantida a validade daqueles conferidos antes da vigência da Lei.

Emenda nº 10 – (Dep. Ricardo Silva) Prevê exame médico e a avaliação psicológica também para as renovações e mudanças de categoria de habilitação de todas as categorias; estabelece novos prazos para validade dos exames de habilitação; define que os médicos devem ter residência médica em medicina do tráfego, reconhecida pelo MEC, e os psicólogos devem ter titulação de especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo Conselho Federal de Psicologia; estabelece que médicos e psicólogos devam ser credenciados pelos Detrans; prevê que na redução da validade da CNH por motivo de saúde, o novo prazo deve ser registrado no Renach; prevê a divisão equitativa e aleatória dos exames médicos e psicológicos; prevê a manutenção dos prazos das atuais CNHs; e garante aos médicos e psicólogos credenciados atualmente o direito de continuar atuando, indefinidamente.

Emenda nº 11 – (Dep. Joaquim Passarinho) Insere o § 5º ao art. 284 para prever que o sistema de notificação eletrônica deve disponibilizar, na mesma plataforma, campo destinado à apresentação de defesa prévia e recurso, quando o condutor não reconhecer o cometimento da infração.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 12 – (Dep. Dagoberto Nogueira) Altera o art. 147 para prever que médicos e psicólogos sejam credenciados pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e que a divisão dos exames deverá ser eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal.

Emenda nº 13 – (Dep. Maurício Dziedricki) Altera o art. 267 para que seja aplicada de forma automática a advertência por escrito no caso de infrações leves e médias não reincidentes nos últimos doze meses.

Emenda nº 14 – (Dep. Alessandro Molon) Altera o art. 159 para deixar explícito que as informações registradas no Renach são para fins exclusivos de fiscalização de trânsito.

Emenda nº 15 – (Dep. Pompeo de Mattos) Prevê alteração em dois dispositivos. O art. 6º-C não tem relação com o Código de Trânsito. O acréscimo do parágrafo único do art. 20 do CTB pretende conferir à Polícia Militar, em rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, bem como pelo policiamento especializado de trânsito, nas vias urbanas, as mesmas competências da PRF definidas nos incisos do art. 20.

Emenda nº 16 – (Dep. Luis Miranda) Altera o art. 147 para prever que os médicos e psicólogos responsáveis pelos exames de CNH detenham titulação de especialista conferida pelo respectivo conselho profissional. Dispõe ainda que o ambiente deve ser exclusivo para realização dos exames.

Emenda nº 17 – (Dep. Alessandro Molon) Suprime o inciso XXXI do art. 19 e art. 268-A que cria o Registro Nacional Positivo de Condutores - RNPC.

Emenda nº 18 – (Dep. Capitão Augusto) Insere o parágrafo único no art. 20 para prever que as competências da Polícia Rodoviária Federal sejam exercidas pela Polícia Militar Rodoviária, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, e pelo policiamento especializado de trânsito, nas vias urbanas.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 19 – (Dep. Abou Anni) Suprime o § 2º-A do art. 147 que prevê o prazo de validade de cinco anos dos exames de aptidão física e mental dos condutores que exercem atividade remunerada.

Emenda nº 20 – (Dep. Enio Verri) Altera o art. 268-A para suprimir a possibilidade de premiação dos condutores no âmbito do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) e permite que o cadastro seja usado pela União, Estados e Municípios apenas para a elaboração de políticas públicas de trânsito.

Emenda nº 21 – (Dep. Enio Verri) Suprime incisos, alíneas e parágrafos do art. 261, que trata da suspensão da CNH em razão do limite de pontuação por infrações de trânsito.

Emenda nº 22 – (Dep. Enio Verri) Suprime o § 2º do art. 147 que define novos prazos de validade dos exames da CNH.

Emenda nº 23 – (Dep. Enio Verri) Altera o substitutivo para inserir a previsão de criação do Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membros de famílias de baixa renda.

Emenda nº 24 – (Dep. Mauro Nazif) Altera o art. 147 para definir exigir local exclusivo para realização de exames de aptidão física e mental de CNH.

Emenda nº 25 – (Dep. Mauro Nazif) Altera o art. 147 para instituir distribuição aleatória e equitativa dos exames médicos e psicológicos entre os peritos que realizam exames de CNH.

Emenda nº 26 – (Dep. Enio Verri) Altera as Leis nº 9.503, de 1997, e nº 9.602, de 1998, para alterar destinação do Funset, e cria o Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membros de famílias de baixa renda.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 27 – (Dep. Christiane de Souza Yared) Altera o art. 148-A para prever exame toxicológico a cada dois anos e meio para condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 anos, independentemente da validade da CNH.

Emenda nº 28 – (Dep. Pompeo de Mattos) Prevê o acréscimo do parágrafo único ao art. 20 do CTB para prever que as competências da Polícia Rodoviária Federal serão exercidas pela Polícia Militar Rodoviária, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, e pelo policiamento especializado de trânsito, nas vias urbanas.

Emenda nº 29 – (Dep. Pompeo de Mattos) Prevê o acréscimo do parágrafo único do art. 20 do CTB para prever que as competências da Polícia Rodoviária Federal serão exercidas pela Polícia Militar Rodoviária, no âmbito das rodovias e estradas estaduais e do Distrito Federal, e pelo policiamento especializado de trânsito, nas vias urbanas.

Emenda nº 30 – (Dep. Gustavo Fruet) Suprime o art. 261, que altera os limites de pontos necessários para suspensão da CNH.

Emenda nº 31 – (Dep. Gustavo Fruet) Suprime-se o parágrafo único do art. 268, que prevê que a avaliação psicológica seja realizada em alguns casos de suspensão do direito de dirigir.

Emenda nº 32 – (Dep. Gustavo Fruet) Suprime o art. 64 do substitutivo, que prevê o transporte de crianças com menos de dez anos ou que não tenham atingido 1,45m de altura nos bancos traseiros, em dispositivos de retenção adequados.

Emenda nº 33 – (Dep. Hildo Rocha) Altera a redação do art. 129-B, que trata do registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor, para estabelecer restrições para as empresas que queiram atuar como registradoras de contrato.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 34 – (Dep. Gonzaga Patriota) Altera o Anexo I da Lei nº 9.503/97 para definir que Veículo de Coleção é aquele fabricado há mais de trinta anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio.

Emenda nº 35 – (Dep. Perpétua Almeida) Estabelece que os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos preferencialmente por meio de divisão eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal.

Emenda nº 36 – (Dep. Perpétua Almeida) Inclui o § 13º no art. 159 para definir que os dados pessoais contidos no Renach são de uso exclusivo dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e que o compartilhamento destes dados dentro do Sistema Nacional de Trânsito deve observar as restrições legais e as normas regulamentadoras específicas.

Emenda nº 37 – (Dep. Enio Verri) Determina que os médicos e psicólogos encarregados dos exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica deverão ser credenciados pelo órgão de trânsito e permite a redução da validade desses exames a critério do perito médico ou psicólogo, condicionando a validade da CNH ao prazo definido nesses exames. Também prevê que os honorários pela realização do exame serão fixados pelos órgãos de trânsito tendo como referência tabela de honorários dos entes representativos das classes profissionais.

Emenda nº 38 – (Dep. Enio Verri) Inclui o § 6º no art. 12 para determinar que o CONTRAN observe os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), conforme os artigos 5° e 6° da Lei n° 12.587/2012.

Emenda nº 39 – (Dep. Hildo Rocha) Altera o art. 54 para incluir joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção como equipamento de proteção de motociclistas. No caso do uso de motocicletas, motonetas e ciclomotores para prestação de serviços e entrega de bens, os referidos equipamentos, deverão ser providenciados pelas empresas beneficiadas.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 40 – (Dep. Enio Verri) Altera de média para gravíssima a penalidade prevista nos incisos X e XI do art. 244 que trata do trânsito de condutor ou passageiro com capacete sem viseira ou óculos de proteção.

Emenda nº 41 – (Dep. Jose Nelto) Altera a redação do art. 129-B, que trata do registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor para estabelecer restrições para as empresas que queiram atuar como registradoras de contrato.

Emenda nº 42 – (Dep. Carlos Sampaio) Altera a redação do art. 64 do substitutivo para retirar a altura máxima de 1,45m previsto para que as crianças possam deixar de ser transportadas em dispositivo de retenção e restringe a regulamentação do Contran apenas aos tipos de dispositivos que podem ser utilizados e o seu uso excepcional nos bandos dianteiros.

Emenda nº 43 – (Dep. Jose Nelto) Altera a redação do art. 129-B, que trata do registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor para estabelecer restrições para as empresas que queiram atuar como registradoras de contrato.

Emenda nº 44 – (Dep. Cezinha de Madureira) Altera os artigos 121 e 131 para obrigar a expedição do Certificado de Registro de Veículos e do Certificado de Licenciamento Anual em meio físico.

Emenda nº 45 – (Dep. Enio Verri) Suprime os incisos I, X e XI do art. 244 do substitutivo, os quais tratam de infrações relacionadas ao uso de capacete.

Emenda nº 46 – (Dep. Vermelho) Altera o art. 259 para prever que não se aplica a pontuação pelas infrações dos arts. 181 e 182 (estacionamento e parada).

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Emenda nº 47 – (Dep. Hildo Rocha) Altera o art. 54 para incluir joelheiras, cotoveleiras, botas e coletes de proteção como equipamento de proteção de motociclistas. No caso do uso de motocicletas, motonetas e ciclomotores para prestação de serviços e entrega de bens, os referidos equipamentos, deverão ser providenciados pelas empresas beneficiadas.

Emenda nº 48 – (Dep. Abou Anni) Suprime a expressão "o §3º do", constante na alínea "d", do inciso "I", do art. 8º do substitutivo, para revogar a exigência do exame toxicológico para os motoristas profissionais, habilitados nas categorias C, D e E.

Emenda nº 49 – (Dep. Abou Anni) Altera o art. 155. para exigir que a formação de condutor de veículo seja realizado por instrutor de trânsito autorizado, por meio dos Centros de Formação de Condutores e que o processo de formação compreenda, obrigatoriamente, as fases teórico-técnica e prática veicular. Além disso, insere no Anexo I a definição de Centros de Formação de Condutores.

Emenda nº 50 – (Dep. Delegado Waldir) Altera o art. 131. Para retirar a vinculação de emissão do licenciamento ao pagamento de tributos e encargos. Além disso, veda a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Após amplo diálogo com diversos Deputados e Líderes Partidários, verificamos a possibilidade de acatar algumas das emendas apresentadas ao texto do substitutivo. Existem outras emendas, entretanto, que apontam no sentido oposto das propostas acolhidas no substitutivo e, assim, não puderam ser acatadas. Ademais, algumas emendas contemplam propostas inviáveis do ponto de vista constitucional, jurídico ou técnico. Outras,

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

ainda, tratam de questões bastante específicas, inadequadas para o texto legal e que, portanto, devem ser objeto de normas infralegais. Ainda com relação às emendas apresentadas, não verificamos problemas de adequação orçamentária e financeira. Em razão de não terem recebido o apoiamento necessário, deixamos de nos manifestar sobre as emendas 28, 41 e 46.

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de todas as Emendas de Plenário, exceto das emendas 15, 18 e 29, e, no mérito, pela aprovação das Emendas números 2, 5, 8, 11, 13, 20, 27, 34 e 42 na forma da Subemenda Substitutiva Global em anexo, e pela rejeição das demais emendas.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado JUSCELINO FILHO

Relator

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO 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; e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

.....
.

XXVI - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;

XXVII - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;

XXVIII - Ministro de Estado da Defesa;

XXIX - Ministro de Estado da Economia;

XXX - Ministro de Estado da Educação;

XXXI - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;

XXXII - Ministro de Estado das Relações Exteriores;

XXXIII - Ministro de Estado da Saúde;

XXXIV - Ministro de Estado do Meio Ambiente; e

XXXV - Ministro de Estado da Agricultura.

.....

§ 8º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209392409000

caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

§ 9º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 10. O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta." (NR)

"Art. 10-B. Poderão ser convidados a participar de reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame."

"Art. 12. .....

.....

.

VIII – estabelecer e normatizar os procedimentos para o fiel enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

.....

.

§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores (internet), pelo período mínimo de trinta dias, antes do exame da matéria pelo Contran.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º ficarão à disposição do público pelo prazo de dois anos, contado da data de encerramento da consulta pública.

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, *ad referendum* do Conselho e com prazo de validade máximo de

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

noventa dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º, vedada a reedição.

§ 4º Encerrado o prazo previsto no § 3º sem o referendo do Contran, a deliberação perderá a sua eficácia, permanecendo válidos os efeitos dela decorrentes.

§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito" (NR)

"Art. 13. .....

.....

.

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran, conforme definido no ato de criação de cada Câmara Temática.

....." (NR)

"Art. 19. .....

.....

.

XXXI – organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores – RNPC.

....." (NR)

"Art. 20. .....

.....

.

III – executar fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

aplicar e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....
.

XII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União." (NR)

"Art. 21. .....
.....
.

XV – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União;

....." (NR)

"Art. 22. .....
.....
.

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 máximo executivo de trânsito da União;

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição do Certificado de Registro e do Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

.....
.

XVII – criar, implantar e manter escolinhas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

Parágrafo único. As competências descritas no inciso II do *caput* relativas ao processo de suspensão de condutores serão exercidas:

I – quando o condutor atingir o limite de pontos estabelecidos no inciso I do art. 261;

II – quando a infração previr a penalidade de suspensão do direito de dirigir de forma específica, nos casos em que a autuação tiver sido efetuada pelo próprio órgão executivo estadual de trânsito." (NR)

"Art. 24. .....

.....
.

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas.

.....
.

XXII – aplicar as penalidades de suspensão do direito de dirigir, nos casos em que a infração preveja essa penalidade de forma específica, comunicando ao órgão máximo executivo de trânsito da União;

XXIII – criar, implantar e manter escolinhas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

.....

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivo de trânsito ou diretamente por meio da prefeitura municipal, conforme previsto no art. 333." (NR)

"Art. 25. .....

§ 1º .....

§ 2º o convênio de que trata o *caput* poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal quando não houver órgão ou entidade executivo de trânsito no respectivo município, com órgão ou entidade que integre o sistema nacional de trânsito, permitido, inclusive, o consórcio com outro ente federativo." (NR)

"Art. 25-A. Os agentes dos órgãos policiais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, a que se referem o inciso IV do art. 51 e o inciso XIII do art. 52 da Constituição Federal, respectivamente, mediante convênio com o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, poderão lavrar auto de infração de trânsito e remetê-lo ao órgão competente, nos casos em que a infração cometida nas adjacências do Congresso Nacional ou nos locais sob sua responsabilidade estiver comprometendo objetivamente os serviços ou colocando em risco a incolumidade das pessoas ou o patrimônio das respectivas Casas.

Parágrafo único. Para atuarem na fiscalização de trânsito, os agentes mencionados no *caput* deverão receber treinamento específico para o exercício das atividades, conforme regulamentação do Contran."

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

"Art. 29. .....

.....
.

VII – os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições:

.....
.

b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

.....
.

e) as prerrogativas de livre circulação e parada de que trata este inciso se aplicam desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;

f) a prerrogativa de livre estacionamento de que trata este inciso se aplica desde que os veículos estejam identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente;

g) compete ao Contran regulamentar os dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitente previstos neste inciso;

h) em situações especiais, ato da autoridade máxima federal de segurança pública poderá dispor sobre a aplicação das exceções tratadas neste inciso aos veículos oficiais descaracterizados.

....." (NR)

"Art. 40. .....

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209392409000

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

a) à noite;

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

.....
.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros, quando circularem em faixas ou pistas a eles destinadas, e as motocicletas, motonetas e ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples." (NR)

"Art. 44-A. É livre o movimento de conversão à direita diante de sinal vermelho do semáforo onde houver sinalização indicativa que permita essa conversão, observados os artigos 44, 45 e 70 desta Lei."

"Art. 56-A. É admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran:

§ 1º Havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 2º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º.

§ 3º Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.

§ 5º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o *caput*, junto a semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran."

"Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, salvo exceções regulamentadas pelo Contran, relacionadas a tipos específicos de veículos.

Parágrafo único. O Contran disciplinará o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o *caput*." (NR)

"Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a trinta dias.

....." (NR)

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

“Art. 105. .....

.....
.

VIII – luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 106. .....

Parágrafo único. No caso de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento.” (NR)

“Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo – CRV, em meio físico ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo Contran, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.” (NR)

“Art. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no §1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.”

“Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, em meio físico ou digital, à escolha do proprietário, no modelo e especificações estabelecidos pelo Contran.

.....
.

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209392409000

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos não atendidas no prazo de um ano, a contar da data de sua comunicação, deverão constar no Certificado de Licenciamento Anual.

§ 5º Após a inclusão das informações de que trata o § 4º no Certificado de Licenciamento Anual, o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos." (NR)

"Art. 134. No caso de transferência de propriedade, expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 sem que o novo proprietário tenha tomado as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, dentro do prazo de sessenta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o *caput* poderá ser substituído por documento eletrônico, contendo a assinatura eletrônica válida, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

"Art. 134-A. O Contran especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias".

"Art. 138. .....

.....

.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

IV – não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos doze últimos meses.

.....” (NR)

“Art. 145. .....

.....
.

III – não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos doze meses;

.....” (NR)

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:

.....
.

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I – a cada dez anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos;

II – a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos;

III – a cada três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

§ 2º-A A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para os condutores que exerçam atividade remunerada em veículo.

.....
.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos no § 2º poderão ser diminuídos por proposta do perito examinador.

.....
.

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica deverão ser avaliados objetivamente pelos examinados, atendo-se tão somente aos aspectos técnicos dos procedimentos realizados, conforme regulamentação do Contran, e subsidiarão a fiscalização prevista no § 7º.

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica no mínimo uma vez por ano." (NR)

"Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....
.

§ 2º Além da realização do exame previsto no *caput*, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a setenta anos serão submetidos a novo exame, com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, sucessivamente, independentemente da validade dos exames de que trata o Art. 147.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

.....
.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran.

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

....." (NR)

"Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e/ou digital, à escolha do condutor, em modelo único e de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....
.

§ 1º-A O porte do documento de habilitação será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o condutor está habilitado.

.....
.

§ 12. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal enviarão por meio eletrônico, com trinta dias de antecedência, aviso de vencimento da validade da Carteira Nacional de Habilitação a todos os condutores

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

cadastrados no Renach com endereço na respectiva unidade da Federação.” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, sujeitando o infrator às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX.” (NR)

“Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A, após trinta dias do vencimento do prazo estabelecido:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame.

Parágrafo único. Incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprovar a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A quando da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E.”

“Art. 182. .....

.....

.

XI – sobre ciclovia ou ciclofaixa.

Infração – grave;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória, exceto onde houver sinalização que permita a livre conversão à direita.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

.....” (NR)

“Art. 211. .....

Parágrafo único. A infração definida no *caput* não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A.” (NR)

“Art. 218. .....

.....
.

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir. (NR)”

“Art. 220. .....

.....
.

XII - .....

Infração – grave;

Penalidade – multa;

XIII - .....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

“Art. 233. .....

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa – remoção do veículo.” (NR)

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

"Art. 233-A. Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de sessenta dias, conforme o art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123:

Infração – leve;

Penalidade – multa."

"Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor:

I – sem usar capacete de segurança ou vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo Contran;

.....
.

V – transportando criança menor de dez anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento do documento de habilitação;

.....
.

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 prevista no inciso X:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização;

XII – em desacordo com o disposto no art. 56-A:

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209392409000

Infração – grave;

Penalidade – multa.

.....” (NR)

“Art. 250. .....

I

– .....

.....

.

b) de dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

c) de dia, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia, tratando-se de motocicletas, motonetas e ciclomotores;

e) de dia, em rodovias de pista simples, tratando-se de veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna;

.....” (NR)

“Art. 257. .....

.....

.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá trinta dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Contran, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.

.....” (NR)

“Art. 259. .....

.....

. § 4º Ao condutor identificado será atribuída pontuação pelas

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas:

I – praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran conforme disposto no art. 65;

II – previstas no art. 221, nos incisos VII e XXI do art. 230, e nos arts. 232, 233, 233-A, 240 e 241, sem prejuízo da aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis;

III – puníveis especificamente com suspensão do direito de dirigir." (NR)

"Art. 261. .....

I – sempre que, no período de 12 (doze) meses, o infrator atingir a seguinte contagem de pontos, conforme a pontuação prevista no art. 259:

a) 20 (vinte) pontos, caso na referida pontuação constem duas ou mais infrações gravíssimas;

b) 30 (trinta) pontos, caso na referida pontuação conste uma infração gravíssima;

c) 40 (quarenta) pontos, caso na referida pontuação não conste nenhuma infração gravíssima;

.....
.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina a quantidade de pontos computados, prevista no inciso I do *caput* ou no § 5º, para fins de contagem subsequente.

.....
.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

§ 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada em veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o *caput* será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previstos na alínea c do inciso I do *caput*, independentemente da natureza das infrações cometidas, sendo-lhe facultado participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran.

.....

.§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do *caput* deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran.

....." (NR)

"Art. 267. Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses.

....." (NR)

"Art. 268. .....

.....

.

Parágrafo único. Além da penalidade prevista no *caput*, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V." (NR)

"Art. 268-A. Fica criado o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com a finalidade de cadastrar os condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

pontuação prevista no art. 259, nos últimos doze meses, conforme regulação do Contran.

§ 1º O RNPC deverá ser atualizado mensalmente.

§ 2º A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 3º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação no RNPC independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 4º A exclusão do RNPC se dará:

I – por solicitação do cadastrado;

II – quando lhe for atribuída pontuação por infração;

III – quando o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso;

IV – quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de trinta dias;

V – quando o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

§ 5º A consulta ao RNPC é garantida a todos os cidadãos, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 6º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão utilizar o RNPC para conceder benefícios fiscais ou tarifários aos condutores cadastrados, na forma da legislação específica de cada ente da federação."

"Art. 269. .....

.....

.

§ 5º No caso de documentos em meio digital, as medidas administrativas previstas nos incisos III a VI serão realizadas por meio de registro no Renach ou Renavam, conforme o caso, na forma estabelecida pelo Contran." (NR)

"Art. 270. .....

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

.....
.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, deverá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a trinta dias, para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado.

....." (NR)

"Art. 271. .....
.....
.

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.

....." (NR)

"Art. 281-A. Na notificação de autuação e no auto de infração, quando este valer como notificação de autuação, deverá constar o prazo para apresentação de defesa prévia, que não será inferior a trinta dias, contados da data de expedição da notificação."

"Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, no prazo máximo de cento e oitenta dias, contado da data do cometimento da infração, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.

.....

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

§ 6º Em caso de apresentação defesa prévia em tempo hábil, o prazo previsto no *caput* deste artigo será de trezentos e sessenta dias.

§ 7º O descumprimento dos prazos previstos no *caput* ou no § 6º deste artigo implica na decadência do direito de aplicar a penalidade.

....." (NR)

"Art. 282-A. O órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação deverá oferecer ao proprietário do veículo ou ao condutor autuado a opção de notificação por meio eletrônico, na forma definida pelo Contran.

§ 1º O proprietário e o condutor autuado deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação prevista no *caput*, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado trinta dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico e do envio da respectiva mensagem.

....." (NR)

"Art. 284. .....

.....

.

§1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por sessenta por cento do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....

.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

§ 5º O sistema de notificação eletrônica, previsto no § 1º do *caput*, deve disponibilizar, na mesma plataforma, campo destinado à apresentação de defesa prévia e recurso, quando o condutor não reconhecer o cometimento da infração, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

"Art. 285. .....

.....

.

§ 5º Na apresentação da defesa ou recurso, em qualquer fase do processo, para efeitos de admissibilidade, não serão exigidos documentos ou cópia de documentos emitidos pelo órgão responsável pela autuação." (NR)

"Art. 289. .....

.....

.

I – tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....

.

Parágrafo único. No caso do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros." (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

".....

ÁREA DE ESPERA – área delimitada por duas linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores junto à aproximação semafórica,

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos.

.....
.

CICLOMOTOR – veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de quatro quilowatts, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

.....
.

VEÍCULO DE COLEÇÃO – aquele fabricado há mais de 30 (trinta) anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio.

....." (NR)

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Art. 4º Fica mantido o prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 5º Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem os requisitos previstos no *caput* do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de três anos até que obtenham a titulação exigida.

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000

Art. 6º Revogam-se os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997:

I – os incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do art. 10;

II – o inciso XII do art. 12;

III – o inciso IV do art. 40;

IV – o § 3º do art. 148-A;

V – o art. 151;

VI – o § 2º do art. 158;

VII – o § 11 do art. 159;

VIII – o parágrafo único do art. 161;

IX – o inciso IV do art. 244;

X – o inciso II do art. 250;

XI – os §§ 1º e 2º do art. 267; e

XII – os incisos I e VI do art. 268.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado JUSCELINO FILHO
Relator

Apresentação: 23/06/2020 17:59 - PLEN
PEP 1 => PL 3267/2019
PEP n.1/0

Documento eletrônico assinado por Juscelino Filho (DEM/MA), através do ponto SDR_56079, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209392409000