



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.623-A, DE 2019

(Do Sr. Giovani Cherini)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre modificações de veículos automotores; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do nº 5236/19, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 5236/19

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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, para permitir modificações de veículos automotores.

Art. 2º O artigo 98 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2º e 3º, renomeando-se o parágrafo único para § 1º:

“Art. 98.....

§ 1º

§ 2º O CONTRAN estabelecerá norma para regulamentar alterações de suspensão e de conjuntos de rodas e pneus para veículos automotores.

§ 3º A norma de que trata o § 2º deverá permitir, entre outras modificações:

I – o uso de sistema de suspensão fixo ou regulável;

II – a alteração das características originais das molas do veículo, inclusão, exclusão ou modificação de dispositivos da suspensão;

III – a elevação da altura do veículo medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo original do veículo, desde que não ultrapasse a altura máxima permitida para veículos automotores;

IV – a utilização de conjuntos de rodas e pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas do veículo, desde que não ultrapassem a largura máxima permitida para veículos automotores;

V – o aumento ou diminuição do diâmetro externo do conjunto de rodas e pneus.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A customização de veículos automotores é prática antiga e recorrente entre os proprietários. As personalizações contemplam modificações na estética (frisos, pintura, rodas com design diferenciado, etc.) e na funcionalidade dos veículos (rodas mais leves, pneus mais largos e aderentes, suspensão, escapamento, entre outros).

Ante essa realidade, o art. 98 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que modificações das características de fábrica dos veículos podem ser feitas, desde que haja prévia autorização da autoridade competente. A seu turno, em observância ao que dispõe o art. 106 do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a normas regulamentando essas modificações – Resolução nº 292, de 2008, e posteriores alterações. No entanto, essas normas são bastante restritivas, sobretudo no que tange a modificações nos conjuntos rodas/pneus e na suspensão.

Tal questão já foi objeto do Projeto de Lei nº 8.027, de 2017, apresentado nesta Casa pelo ilustre Deputado Severino Ninho. Infelizmente, a proposição foi arquivada ao final do mandato do Parlamentar, em 31/1/2019, mas as justificativas ali expostas continuam oportunas e, portanto, merecem ser resgatadas e transcritas a seguir:

A prática do “tuning”, ou customização, em carros é extremamente popular não apenas entre proprietários, mas também entre o público em geral. Competições em ambientes fechados, feiras, exposições e encontros mobilizam milhares de pessoas no Brasil e no mundo. A atividade também impacta a economia do segmento de auto-peças e gera externalidades positivas em outros setores, assim como no emprego direto e indireto. Talvez o país onde essa prática tenha seu maior impacto seja os Estados Unidos, onde estimativas indicam que a customização de veículos movimenta dezenas de bilhões de dólares. Coreia do Sul, Alemanha e Japão são outros exemplos onde o hobby também movimentaria bilhões de dólares. No Reino Unido, por exemplo, a indústria esportiva automotiva, muito utilizada pela indústria do “tuning”, congrega 360 empresas, sendo responsável pelo faturamento anual de 3,5 bilhões de libras.

Esses motivos são os principais motivadores para a apresentação do presente projeto de lei. Desejamos que esse setor também seja potencializado em nosso País. As Resoluções do Contran, em especial as de nos 479/14 e 292/08, são extremamente restritivas e não permitem adaptações significativas de suspensão ou nos conjuntos rodas pneus. Desejamos a liberação dessas alterações para que o mercado possa se desenvolver e gere as mesmas externalidades que são geradas nos outros países. Ferramentas

especiais, novos materiais e ligas, pinturas e adesivos, autopeças de maneira geral, oficinas e empregos. Todos esses setores poderiam florescer.

Não se trata aqui de fragilizar o Contran ou de permitir a circulação de veículos que comprometam a segurança dos ocupantes ou das pessoas em via pública. O órgão continuará zelando pela segurança como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as novas normativas deverão continuar a priorizar a segurança. Ademais, não está se permitindo a circulação de veículos sem a devida autorização das autoridades de trânsito. As alterações continuarão a ter que ser aprovadas previamente por instituição técnica, conforme normativo do Contran e os artigos 98 e 106 do CTB.

Isso posto, rogamos o apoio dos nobres Colegas para a aprovação de importante matéria.

Sala das Sessões, em 7 de maio de 2019.

Deputado GIOVANI CHERINI

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 IX **DOS VEÍCULOS**

Seção I **Disposições Gerais**

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Seção II Da Segurança dos Veículos

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.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

RESOLUÇÃO N° 292, DE 29 DE AGOSTO DE 2008

Dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts.98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º Estabelecer as modificações permitidas em veículo registrado no Órgão Executivo de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

Parágrafo único: Os veículos e sua classificação quanto à espécie, tipo e carroçaria estão descritos no Anexo I da Resolução 291/08–CONTRAN

Art. 2º As modificações permitidas em veículos, bem como a exigência para cada modificação e a nova classificação dos veículos após modificados, quanto ao tipo/espécie e carroçaria, para fins de registro e emissão de CRV/CRLV, constam no Anexo desta Resolução.

Parágrafo único: Além das modificações previstas nesta Resolução, também são permitidas as transformações em veículos previstas no Anexo II da Resolução nº 291/08 – CONTRAN, as quais devem ser precedidas de obtenção de código de marca/modelo/versão nos termos nela estabelecidos.

.....
.....

RESOLUÇÃO N° 479 DE 20 DE MARÇO DE 2014

Alterar o art. 6º da Resolução CONTRAN nº 292, de 09 de agosto de 2008, que dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando das competências que lhe conferem os incisos I e XI do art. 12 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o disposto na RESOLUÇÃO N° 463, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.002957/2007-02,
Considerando o que consta do Processo nº 80000.017433/2012-85,

RESOLVE:

Art. 1º Esta Resolução altera o art. 6º da Resolução CONTRAN nº 292, de 09 de agosto de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 6º Os veículos de passageiros e de cargas, exceto veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, usados, que sofrerem alterações no sistema de suspensão, ficam obrigados a atender aos limites e exigências previstos nesta Resolução, cabendo a cada entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo atendimento às exigências em vigor.

§1º Nos veículos com PBT até 3500 kg:

I – o sistema de suspensão poderá ser fixo ou regulável.

II - A altura mínima permitida para circulação deve ser maior ou igual a 100 mm, medidos verticalmente do solo ao ponto mais baixo da carroceria ou chassi, conforme anexo I.

III - O conjunto de rodas e pneus não poderá tocar em parte alguma do veículo quando submetido ao teste de esterçamento.

§2º Nos veículos com PBT acima de 3.500 kg:

I - em qualquer condição de operação, o nivelamento da longarina não deve ultrapassar dois graus a partir de uma linha horizontal.

II - A verificação do cumprimento do disposto no inciso I será feita conforme o Anexo I.

III - As dimensões de intercambiabilidade entre o caminhão trator e o rebocado devem respeitar a norma NBR NM – ISO 1726.

IV – É vedada a alteração na suspensão dianteira, exceto para instalação do sistema de tração e para incluir ou excluir eixo auxiliar, direcional ou auto direcional.

§ 3º Os veículos que tiverem sua suspensão modificada, em qualquer condição de uso, deverão inserir no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV a altura livre do solo.

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

Morvam Cotrim Duarte
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério Da Justiça

Rone Evaldo Barbosa
Ministério Dos Transportes

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente

Marcelo Vinaud Prado
Agência Nacional de Transportes Terrestres

Margarete Maria Gandini
Ministério do Desenvolvimento Indústria Comércio Exterior

PROJETO DE LEI N.º 5.236, DE 2019

(Do Sr. Julio Cesar Ribeiro)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre regras para modificação em características de fábrica do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2623/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras para modificação em características de fábrica do veículo.

Art. 2º O art. 98 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 98 As modificações de características de fábrica feitas nos veículos deverão observar as normas estabelecidas pelo CONTRAN em regulamento.

§ 1º Para veículos de passageiros com peso bruto total de até 3.500 kg, o regulamento de que trata o *caput* classificará as modificações nas seguintes categorias:

- I - potencialmente degradantes da segurança veicular;
- II - potencialmente intensificadoras de emissão de poluentes;
- III - potencialmente intensificadoras de emissão de ruídos; e
- IV - associadas ao aumento da acessibilidade veicular ou a estética ou de baixo impacto.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no art. 104, prescindem de autorização prévia da autoridade competente, desde que comunicadas e não alterem a classificação do veículo, as modificações:

- I - em veículos de passageiros com peso bruto total de até 3.500 kg não previstas no regulamento de que trata o *caput*;
- II - classificadas na categoria descrita no inciso I do §1º, desde que executadas pelo fabricante do veículo e utilizando peças por ele fabricadas ou aprovadas;
- III - classificadas na categoria descrita no inciso II do §1º, desde que se trate de substituição de peça por outra aprovada pelo órgão de metrologia legal competente;
- IV - classificadas na categorias descritas nos incisos III e IV do §1º, observado o disposto no art. 111.

§ 3º Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e

exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências. ” (NR)

Art. 3º O art. 229 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 229

.....
Parágrafo único. A multa será agravada em duas vezes caso o veículo possua modificação classificada pelo CONTRAN na categoria descrita no inciso III do § 1º do art. 98. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

No início do século XX, Henry Ford anunciou que “qualquer cliente pode comprar um Ford de qualquer cor que quiser, desde que seja preto”, estabelecendo que a diminuição de custos na fabricação do modelo ‘T’ estava acima das necessidades por customização dos clientes. No mesmo ano, a Ford comercializava o modelo ‘T’ nas cores verde, vermelho, azul, marrom, bege e cinza, além do preto.

Desde sempre, em todo o mundo, a customização de veículos fez parte da cultura automobilística. A preocupação com a estética faz parte de qualquer sociedade e atinge diversos de seus aspectos. Os entusiastas da modificação de veículos comparam a prática ao hábito comum de se usar maquiagem ou escolher uma roupa bonita. Trata-se de diferenciação que alimenta desejo por exclusividade, inerente ao ser humano.

Também chamada de *tuning*, a customização veicular é manifestação cultural de grande relevância. Esse universo atrai não somente os proprietários de veículos modificados, mas o público em geral, que se interessa por competições, feiras e exposições desses carros. Também é explorado com bastante sucesso pela indústria fonográfica, de jogos eletrônicos, pelo cinema e por programas de restauração de veículos na televisão.

Nos Estados Unidos da América, o mercado de *tuning* é estimado em US\$ 35 bilhões. No Japão, onde a cultura é extremamente popular, a customização movimenta US\$ 14 bilhões. Visando a estimular esse mercado internamente, a Coréia do Sul, recentemente, alterou a legislação sobre o tema e removeu diversas restrições relacionadas à modificação veicular. Na Alemanha, mais de 400 empresas se dedicam a atender a demanda por peças e serviços de customização. O mercado nacional é estimado em R\$ 8 bilhões e gera 400 mil postos de trabalhos diretos e indiretos.

No Brasil, o assunto é delegado pelo art. 98 do Código de Trânsito Brasileiro ao Conselho Nacional de Transito — Contran. O Contran editou as resoluções nº 292/2008 e nº 479/2014 que, embora prevejam a possibilidade de algumas modificações, são restritivas e não reconhecem a existência e as especificidades da cultura do *tuning*.

Visando a ajustar a legislação para dar espaço a essa manifestação cultural e, consequentemente, a esse promissor mercado, apresentamos o presente projeto de lei.

O texto proposto segue a lógica que permeia o CTB ao estabelecer diretrizes gerais e delegar ao Contran a edição das normas que estabelecem os detalhes da implementação das regras de trânsito. Assim, propomos que o Contran avalie as modificações e as classifique de acordo com os possíveis impactos no trânsito. A partir daí estabeleceremos a dispensa da vistoria especial para os casos de customização mais simples.

Acreditamos que o mecanismo proposto estimulará a discussão nas Câmaras Temáticas do Contran e permitirá que o Conselho dê tratamento diferenciado ao *tuning*, sem, naturalmente, abrir mão da segurança veicular. Nesse sentido, o Conselho ainda poderá definir as situações em que será necessária a autorização prévia da autoridade competente para a circulação dos veículos modificados. Algumas modificações, dependendo de como são feitas, podem comprometer seriamente a segurança do condutor e dos que com ele compartilham a via. Outras, contudo, são inofensivas ou, ainda, incrementam a segurança do veículo. Tamanha complexidade e especificidade não cabe na Lei federal, sendo a regulamentação infralegal o instrumento apropriado para acolher esse tipo de normatização.

O rigor do Código com relação às modificações veiculares, contudo, continua o mesmo. Os níveis máximos de poluição atmosférica e sonora deverão ser observados, as inspeções de segurança também estão mantidas no texto proposto e o agravamento das penalidades dos crimes de trânsito cometidos com veículo irregularmente modificado, previsto no art. 298, naturalmente, continuará aplicável aos casos enquadrados no novo art. 98.

Por fim, agravamos a multa aplicável àquele que produzir ruído capaz de perturbar o sossego público. Caso a modificação veicular envolva aumento da potência do som automotivo ou outro aspecto que possa produzir som de forma exagerada, estaremos diante de situação na qual a perturbação tem maior probabilidade de ocorrer, o que demanda ainda mais senso de coletividade do condutor.

Pelo exposto, e por acreditar que o projeto converge para solução capaz de abrir espaço para a manifestação cultural da customização automotiva sem ameaçar a segurança no trânsito, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 25 de setembro de 2019.

Deputado JULIO CESAR RIBEIRO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 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 IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. (*Parágrafo único transformado em § 1º 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*)

§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. (*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*)

§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. (*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. 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 veículo 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.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou Finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.

Art. 111. É vedado, nas áreas envidraçadas do veículo:

I - (VETADO)

II - o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.

III - aposição de inscrições, películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas, quando comprometer a segurança do veículo, na forma de regulamentação do CONTRAN. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Parágrafo único. É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo se não colocar em risco a segurança do transito.

Art. 112. (*Revogado pela Lei nº 9.792, de 14/4/1999*)

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

- Infração - média;
- Penalidade - multa e apreensão do veículo;
- Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva;

Infração - grave;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
 XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;
 Penalidade - multa e apreensão do veículo; (*Vide Lei nº 13.855, de 8/7/2019*)
 XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;
 Penalidade - multa.
 XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação*)

XXIV - (*VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012*)
 § 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação*)

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. (*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*)

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Art. 299. (VETADO)

.....
.....

RESOLUÇÃO N° 292, DE 29 DE AGOSTO DE 2008

Dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º Estabelecer as modificações permitidas em veículo registrado no Órgão Executivo de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

Parágrafo único. Os veículos e sua classificação quanto à espécie, tipo e carroçaria estão descritos na Portaria nº 1207, de 15 de dezembro de 2010, do DENATRAN, bem como nas suas alterações posteriores.(Redação dada pela Resolução 397/2011/CONTRAN/MCD)

Art. 2º As modificações permitidas em veículos, bem como a aplicação, a exigência para cada modificação e a nova classificação dos veículos após modificados, quanto ao tipo/espécie e carroçaria, para fins de registro e emissão de CRV/CRLV, constarão da Tabela anexa à Portaria a ser editada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.(Redação dada pela Resolução 397/2011/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único. Além das modificações previstas nesta Resolução, também são permitidas as transformações em veículos previstas no Anexo II da Portaria nº 1207/2010, do DENATRAN, bem como nas suas alterações posteriores, as quais devem ser precedidas de obtenção de código de marca/modelo/versão.

.....
.....

RESOLUÇÃO N° 479, DE 20 DE MARÇO DE 2014

Alterar o art. 6º da Resolução CONTRAN nº 292, de 09 de agosto de 2008, que dispõe sobre modificações de veículos previstas nos arts. 98 e 106 da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando das competências que lhe conferem os incisos I e XI do art. 12 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o disposto na RESOLUÇÃO Nº 463, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.002957/2007-02, Considerando o que consta do Processo nº 80000.017433/2012-85, resolve:

Art. 1º Esta Resolução altera o art. 6º da Resolução CONTRAN nº 292, de 09 de agosto de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 6º Os veículos de passageiros e de cargas, exceto veículos de duas ou três rodas e quadriciclos, usados, que sofrerem alterações no sistema de suspensão, ficam obrigados a atender aos limites e exigências previstos nesta Resolução, cabendo a cada entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo atendimento às exigências em vigor.

§1º Nos veículos com PBT até 3500 kg:

I - o sistema de suspensão poderá ser fixo ou regulável.

II - A altura mínima permitida para circulação deve ser maior ou igual a 100 mm, medidos verticalmente do solo ao ponto mais baixo da carroceria ou chassi, conforme anexo I.

III - O conjunto de rodas e pneus não poderá tocar em parte alguma do veículo quando submetido ao teste de esterçamento.

§2º Nos veículos com PBT acima de 3.500 kg:

I - em qualquer condição de operação, o nivelamento da longarina não deve ultrapassar dois graus a partir de uma linha horizontal.

II - A verificação do cumprimento do disposto no inciso I será feita conforme o Anexo I.

III - As dimensões de intercambiabilidade entre o caminhão trator e o rebocado devem respeitar a norma NBR NM - ISO 1726.

IV - É vedada a alteração na suspensão dianteira, exceto para instalação do sistema de tração e para incluir ou excluir eixo auxiliar, direcional ou auto direcional.

§ 3º Os veículos que tiverem sua suspensão modificada, em qualquer condição de uso, deverão inserir no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV a altura livre do solo.

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

MORVAM COTRIM DUARTE
Presidente do Conselho

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES
Ministério da Justiça

RONE EVALDO BARBOSA
Ministério dos Transportes

JOSÉ MARIA RODRIGUES DE SOUZA
Ministério da Educação

JOSÉ ANTÔNIO SILVÉRIO
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

PAULO CESAR DE MACEDO
Ministério do Meio Ambiente

MARCELO VINAUD PRADO
Agência Nacional de Transportes Terrestres

MARGARETE MARIA GANDINI
Ministério do Desenvolvimento Indústria Comércio Exterior



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.623, DE 2019

(Apensado o Projeto de Lei nº 5.236, de 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre modificações de veículos automotores.

Autor: Deputado GIOVANI CHERINI

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Em cumprimento à alínea “a” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados — RICD, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes o exame do Projeto de Lei nº 2.623, de 2019, que “altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre modificações de veículos automotores”.

O Projeto, de autoria do Deputado Giovani Cherini, pretende permitir, nos termos definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que sejam modificados elementos estruturais dos automóveis, como suspensão, rodas e pneus.

Apensado ao PL nº 2.623, de 2019, tramita o PL nº 5.236, de 2019, do Deputado Júlio Cesar Ribeiro, que pretende estabelecer categorias de modificações veiculares baseadas nos seus potenciais efeitos no trânsito. O autor argumenta que a modificação visa a dar espaço para a modificação veicular como manifestação cultural, sem avocar competências do Contran nem ameaçar a segurança no trânsito.

Apresentação: 17/03/2021 18:01 - CVT
PRL 1 CVT => PL 2623/2019
PRL n.1/0

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, 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 Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

Os projetos tramitam em regime ordinário, sujeitos à apreciação conclusiva prevista no art. 24 do RICD e, após o exame de mérito desta Comissão, terão sua constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto principal, em análise, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro para permitir alterações na suspensão, rodas e pneus dos automóveis e, em que pese a boa intenção do autor, pelos motivos a seguir, não merece prosperar.

A suspensão é o sistema do automóvel responsável por absorver parte da energia transmitida pelo solo ao veículo, não somente oriunda de buracos ou irregularidades na via, mas também nas freadas e curvas. Essa absorção, além de proporcionar conforto, é fundamental para a segurança veicular, pois garante estabilidade e evita desgaste e avarias.

Os impactos provocados pelo solo, ou a diferença de força em curvas e freadas, comprimem as molas, que absorvem energia, mas tendem a se descomprimir com a mesma intensidade, provocando oscilações. Os amortecedores, então, limitam essas oscilações. Para garantir a estabilidade, esse sistema precisa estar em equilíbrio, e a influência das características desses componentes e dos demais envolvidos, como pneus, rodas, barras estabilizadoras, pivôs e outros, são considerados no projeto do veículo.

A alteração desse sistema interfere diretamente em seu funcionamento. Entre as consequências mais frequentes da modificação na suspensão estão deterioração do assoalho, interferência no alinhamento,

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, 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 Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

torção do chassi, avarias nos sistemas de exaustão, lataria e colunas, trincas na longarina, rachaduras no monobloco, entre outros.

A alteração na suspensão ou no conjunto de rodas e pneus é frequentemente associadas a acidentes, geralmente fatais. Merece destaque a recente tragédia de repercussão nacional envolvendo o jovem cantor Cristiano Araújo. Na ocasião, concluiu-se que a causa do acidente estava relacionada ao conjunto de rodas não originais utilizadas no veículo do artista. Como esse, centenas de acidentes são causados por modificações nesses importantes componentes do automóvel, seja pela utilização de material de baixa qualidade, por falha na execução dos serviços ou, simplesmente, por incompatibilidade da modificação com as características estruturais do veículo.

É importante notar que por mais zelo que adotem os fabricantes de suspensão regulável e os mecânicos responsáveis por suas instalações, lhes seria impossível executar todos os testes necessários para garantir a perfeita compatibilidade, do ponto de vista da segurança e estabilidade na condução, com todos os modelos de veículos em circulação. O desenvolvimento de um projeto de automóvel consiste em longo trabalho de engenharia, no qual o delicado equilíbrio entre as peças que o compõem são colocados à prova em simulações virtuais e reais, em pistas de teste adequadas.

Nesse sentido, a incerteza do impacto da alteração na suspensão sobre a segurança dos veículos é tamanha, que as seguradoras, especialistas em dimensionamento de risco, se negam, sistematicamente, a indenizar sinistros envolvendo veículos com modificação na suspensão. Nas diversas decisões judiciais, das quais frequentemente saem com decisão favorável, argumentam que o risco a ser considerado com relação ao veículo original é menor do que aquele relacionado ao veículo modificado.

Bastante esclarecedores são os resultados de testes dinâmicos realizados pela equipe de engenharia experimental da Fiat, responsável pelo desenvolvimento da suspensão em modelos produzidos no País. No Autódromo Nelson Piquet, em Brasília, compararam o desempenho e





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

comportamento do Fiat Bravo com suspensão original e rebaixado em 4 centímetros. Os resultados indicam que a modificação prejudica severamente o controle do veículo e o deixa imprevisível em velocidades acima de 60 km/h. Segundo José Bosco Tomich, especialista de produto da Fiat, "foi possível confirmar que a suspensão modificada exige bem mais do condutor, especialmente, debaixo de chuva. Quem rebaixa o carro precisa ser um motorista acima da média, com habilidade suficiente para corrigir quando o veículo "sai de traseira" ou quando perde a estabilidade ao pisar no freio"¹.

Ante ao exposto, resta claro que a medida proposta não contribui para os objetivos do Pnatrans — Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, criado pela Lei nº 13.614/2018 — e do Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, desenvolvido pela ONU. Ambas iniciativas visam a melhorar o cenário existente, que na época colocava o trânsito como 11^a causa de mortes no mundo. Entre os pilares que sustentam essas iniciativas, o aumento da segurança veicular tem papel fundamental.

O Projeto de Lei nº 5.236, de 2019, apensado, insere no Código de Trânsito Brasileiro detalhamento incompatível com a lógica proposta para a legislação de trânsito no Brasil. O Código se limita a estabelecer diretrizes gerais e limites para os principais aspectos a serem normatizados no trânsito, e delega ao Contran a competência para estabelecer as regras aplicáveis e seus detalhes. Devido à complexidade do tema, essa é a estratégia mais adequada, não somente para melhor organizar a legislação, mas, principalmente, para conferir às normas a flexibilidade e adaptabilidade impostas pela diversidade de situações concretas e pelo avanço tecnológico. À legislação emanada pelo Congresso Nacional cabe garantir a estabilidade das diretrizes básicas que regem o trânsito brasileiro.

O tema em tela já foi discutido nas Câmaras Temáticas do Contran e normatizado por meio da Resolução Contran nº 292/2008 e suas alterações. Para o bom funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, é

¹ <https://www.gazetadopovo.com.br/automoveis/carro-rebaixado-sem-criterios-nao-oferece-seguranca-1huoi5az3t27tdarsjyv70u/>



* c d 2 1 8 2 9 0 6 0 1 4 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

desejável que qualquer alteração das regras aplicáveis à modificação veicular seja feita nesse âmbito.

As razões apontadas pelos autores são perfeitamente compreensíveis. De fato, a prática de se modificar automóveis é antiga, motivada principalmente pela estética e pela sensação de exclusividade que a personalização proporciona. Alguns ainda modificam seus veículos (não somente suspensão, mas motor, injeção etc.) visando a aproximá-los de protótipos de carros de corrida. É natural que essa demanda gere mercado de peças e serviços com faturamento relevante.

Contudo, a vaidade e espírito emulador de alguns proprietários, ou o legítimo retorno financeiro de alguns empreendedores, não pode se sobrepor ao interesse coletivo na busca da segurança veicular no trânsito. O trânsito seguro é direito de todos, deve ser construído por todos e beneficiar a todos, inclusive aos próprios condutores de carros modificados.

Pelo exposto, votamos pela **Rejeição** do Projeto de Lei nº 2.623, de 2019, e do Projeto de Lei nº 5.236, de 2019.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado HUGO LEAL
Relator

2019-25484

Apresentação: 17/03/2021 18:01 - CVT
PRL 1 CVT => PL 2623/2019
PRL n.1/0

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_563006, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



* C D 2 1 8 2 9 0 6 0 1 4 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.623, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição o Projeto de Lei nº 2.623/2019, e do PL 5236/2019, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Bozzella, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Da Vitoria, Fábio Henrique, Gonzaga Patriota, José Medeiros, José Nelto, Juninho do Pneu, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Milton Vieira, Ottaci Nascimento, Pastor Gil, Paulo Azi, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vaidon Oliveira, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Alencar Santana Braga, Aliel Machado, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Glaustin da Fokus, Igor Timo, Juarez Costa, Júnior Mano, Neucimar Fraga, Nicoletti, Pompeo de Mattos, Rodrigo Coelho, Roman, Tito e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 27 de abril de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212682106000>

Apresentação: 27/04/2021 17:06 - CVT
PAR 1 CVT => PL 2623/2019

PAR n.1

