



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.190-A, DE 2019

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Projeto de Lei de autoria do Deputado Gonzaga Patriota que altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado, revoga Lei que especifica e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O inciso XX do art. 230 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;”

Art. 2º. O inciso VIII do art. 231 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 231.....

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;”

Art. 3º. Fica revogada a Lei nº 13.855 de 8 de julho de 2019.

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

JUSTIFICAÇÃO

Quando exerci a função de Secretário nacional de Trânsito, entre 1993 e 1994, propus ao Congresso nacional, o atual Código de Trânsito Brasileiro e, nele, institui o transporte alternativo e de estudantes, artigos 230 e 231.

Este avanço no transporte alternativo brasileiro foi subtraído pela Lei nº 13.855/19, publicada no Diário Oficial da União, no dia 09 de julho do corrente ano, de autoria do Deputado Daniel Coelho, de Pernambuco, esta Lei altera a natureza das infrações relacionadas ao **transporte alternativo** de passageiros, bens e estudantes, dando nova redação aos incisos XX do artigo 230 e VIII do artigo 231 do Código de Trânsito Brasileiro. Essa Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o CTB, para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado, não licenciado, apresentada na minha gestão como Ministro de Trânsito.

Segundo a Lei 13.855/19, em 90 dias, o transporte alternativo de passageiros passará a ser **infração gravíssima** em todo o país. Ela altera a natureza das infrações relacionadas ao transporte alternativo de passageiros e bens, **dando nova redação** aos incisos XX do artigo 230 e VIII do artigo 231 do Código de Trânsito Brasileiro.

Com a alteração, o **transporte escolar** muda de infração, passando de grave **para gravíssima**, com fator multiplicador **cinco**, no valor da multa. Ou seja, a multa passa dos

atuais **R\$ 195,23** para **R\$ 1.467,35**, além de o veículo ser **removidos ao depósito e registrados sete pontos** no prontuário do condutor.

No caso do transporte remunerado de pessoas ou bens, o chamado **transporte alternativo**, quando não for licenciado para esse fim, a infração passa de média **para gravíssima**, saindo dos atuais R\$ 130,16 para **R\$ 293,47** e o veículo, que antes era retido para regularização, passa a ser **removido ao depósito e sete pontos** no prontuário do condutor.

Em síntese, com esta alteração, a condução de [vans escolares](#) muda de infração grave para gravíssima. No caso do transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, a infração passa de média para gravíssima com a alteração dos valores e acréscimo da pontuação na CNH do condutor citados acima.

Vale também registrar que os serviços de transporte escolar têm registrado significativo crescimento em nosso País, especialmente nas grandes e médias cidades, onde as condições de trânsito dificultam cada vez mais a ida e vinda dos pais e responsáveis até as escolas.

Com a implementação dessas alterações no Código de Trânsito Brasileiro, alterando os seus artigos 230 e 231, se abre mais facilidade a determinados órgãos de trânsito do país, às suas **fábricas de multas**, como ocorre hoje com o DNIT, que instalou milhares de pardais nas rodovias brasileiras que, segundo a Lei, tem a Polícia Rodoviária Federal, com responsável pela fiscalização de trânsito.

A atribuição de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal decorre da Constituição Federal, que em seu art. 144, § 3º, estabelece que cabe ao DPRF o patrulhamento ostensivo das rodovias federais. Da leitura do art. 20 do CTB, depreende-se que compete à Polícia Rodoviária Federal exercer de forma ampla a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, aplicando e arrecadando as multas impostas, pelo CTB.

O artigo 230 é o dispositivo mais extenso do CTB, dentre os que versam sobre infrações de trânsito, totalizando vinte e três condutas infracionais. Com o presente Estatuto Legal, estamos resgatando a redação original do CTB que foi alterado pela Lei 13.855 de 8 de julho de 2019. A nova Lei, ao nosso ver, torna excessivamente rigorosa a punição do inciso XX no que se refere a infração, penalidade e medida administrativa na condução de veículos. O mesmo acontece com o inciso VIII do art. 231. Torna-se, pois, necessária a recuperação da redação original do CTB e revogação da Lei em comento.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 5 de agosto de 2019.

Dep. Gonzaga Patriota
PSB/PE

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO V DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS

.....

CAPÍTULO III DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal;
- IV - polícias civis;
- V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a: [*“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*](#)

I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.

§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

§ 9º A remuneração dos servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados neste artigo será fixada na forma do § 4º do art. 39. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)*](#)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014\)*](#)

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I Dos Princípios Gerais

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I - impostos;

II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

§ 1º Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

§ 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos.

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. 20. Compete à Polícia 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 vítimas;

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 específicas 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)

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

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](#))

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

- a) carga que esteja transportando;
- b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
- c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); (Alínea 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)

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); (Alínea 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)

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); (Alínea 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)

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); (Alínea 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)

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); (Alínea 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)

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); (Alínea 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)

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo; (Vide Lei nº 13.855, de 8/7/2019)

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste

Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

LEI Nº 13.855, DE 8 DE JULHO DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não autorizado.

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

"Art.230.....

XX-.....

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes);

Medida administrativa - remoção do veículo;

....." (NR)

"Art.231.....

VIII-.....

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

....." (NR)

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

Brasília, 8 de julho de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Tarcisio Gomes de Freitas



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

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.190, DE 2019.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado, revoga Lei que especifica e dá outras providências.

Autor: Deputado Gonzaga Patriota

Relator: Deputado Hugo Leal

VOTO VENCEDOR

O voto do Relator original ao Projeto de Lei nº 4.190 de 2019, Deputado Paulo Azi, foi pela aprovação da proposição em análise.

Colocada em discussão e votação nesta comissão, o parecer do relator foi rejeitado pela maioria dos presentes por meio do processo de votação nominal, sendo 25 (vinte e cinco) votos contrários ao parecer e 5 (cinco) votos favoráveis. Dessa forma, fica expresso nesse Voto Vencedor a posição majoritária da Comissão de Viação e Transportes - CVT.

O ilustre Relator, Deputado Paulo Azi, apresentou parecer pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.190 de 2019, de autoria do nobre Deputado Gonzaga Patriota. Essa proposição tem como objetivo revogar a Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019, na qual alterou a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, a fim de agravar as condutas infracionais dos motoristas que conduzirem veículos destinados ao transporte escolar e ao transporte remunerado de pessoas ou bens, mas sem autorização legal. Em síntese, na contramão da Lei, a proposição reduz as penalidades do transporte irregular de passageiros, de





estudantes e de bens, privilegiando àqueles que não cumprem com os deveres legais em detrimento dos profissionais cumpridores da legislação.

A Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019, originária do Projeto de Lei nº 5.446, de 2016, de autoria do Deputado Daniel Coelho, aprimorou os mecanismos de fiscalização e punição do transporte clandestino ou pirata, ou seja, daqueles que conduzem veículos sem portar as autorizações previstas em lei. Esse foi um trabalho realizado pela Comissão de Viação e Transportes – CVT, aprovado por unanimidade nesta Comissão, não cabendo qualquer retrocesso legislativo que fragilize a segurança do trânsito, principalmente, quando se trata do transporte escolar, perfil de passageiros mais sensíveis e vulneráveis à violência no trânsito.

Também de suma importância, cabe destacar as relevantes ponderações do ilustre Deputado Mauro Lopes em seu Voto em Separado sobre a matéria.

Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em determinadas áreas, rotas, horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória entre eles e com o sistema de transporte público coletivo legalizado de competência da União, Estados, Municípios e Distrito Federal.

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Na verdade, é que o transporte clandestino vende a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários e camuflam a triste realidade da ilegalidade da atividade, um número crescente de acidentes de trânsito e de vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil.





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

Diante do exposto, com a devida vênio ao relator e ao autor da proposição, a maioria da Comissão de Viação e Transportes – CVT vota contrariamente ao Projeto de Lei nº 4.190, de 2019, de modo a não permitir o reestabelecimento de norma legal que possa atenuar punições à prestação do serviço de transporte de escolares ou do serviço de transporte remunerado de passageiros ou bens sem a devida licença ou autorização.

Desse modo, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.190, de 2019.

Sala da Comissão, em 05 de maio de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RJ - Relator

Apresentação: 06/05/2021 15:03 - CVT
PRV 1 CVT => PL 4190/2019

PRV n.1



Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Gabinete 631 – Anexo IV
Assinado eletronicamente por: **HUGO LEAL** – Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217850135500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.190, 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 do Projeto de Lei nº 4.190/2019, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Hugo Leal.

O parecer do Deputado Paulo Azi passou a constituir voto em separado.

Registraram presença na reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Bosco Costa, Bozzella, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Da Vitoria, Diego Andrade, Fábio Henrique, Gelson Azevedo, Haroldo Cathedral, Herculano Passos, 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, Afonso Hamm, Alencar Santana Braga, Aliel Machado, Arnaldo Jardim, Cezinha de Madureira, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Glaustin da Fokus, Juarez Costa, Mário Negromonte Jr., Neucimar Fraga, Nicoletti, Norma Pereira, Paulo Ganime, Rodrigo Coelho, Roman, Tito, Vicentinho Júnior, Vinicius Carvalho e Vinicius Farah.

Sala da Comissão, em 5 de maio 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/CD212195714900>



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.190, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado, revoga Lei que especifica e dá outras providências.

Autor: Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator: Deputado PAULO AZI

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria ilustre do Deputado Gonzaga Patriota, tem por objetivo manter a redação original do inciso XX do art. 230 e do inciso VIII do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, bem como revogar a Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019. Referidos incisos tratam, respectivamente, das infrações de conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares e de transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim.

Na redação original do CTB, ainda em vigor, a infração do art. 230, XX, é grave com a penalidade de multa e apreensão do veículo. Já a infração prevista no art. 231, VIII, é de natureza média, com a penalidade de multa e a medida administrativa de retenção do veículo.

Ocorre que a Lei nº 13.855, de 2019, que já entrou em vigor, após período de vacância de noventa dias, prevê severo agravamento nas penalidades descritas. A infração do art. 230, XX, passa a ser gravíssima com a penalidade de multa (cinco vezes) e medida administrativa de remoção do veículo; a infração do art. 231, VIII, passa a ser gravíssima, com a penalidade de multa e medida administrativa de remoção do veículo.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que com a implementação das alterações no CTB advindas da Lei nº 13.855, de 2019, abre-se maior facilidade para que determinados órgãos de trânsito do País ampliem suas fábricas de multas, inviabilizando serviços importantes de transporte alternativo.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição deverá ser encaminhada para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto que ora analisamos tenciona manter as penalidades que ainda vigoram no CTB para as seguintes infrações: 1) conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares; e 2) transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim. Referidas infrações passaram a ser, contudo, substancialmente agravadas a partir de 6 de outubro último, quando entrou em vigor a Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019.

Com as alterações que entram em vigor com a citada Lei, o transporte de escolares sem autorização passa de infração grave para gravíssima, com fator multiplicador cinco. Dessa forma, a multa passa dos atuais R\$ 195,23 para R\$ 1.467,35, além de o veículo ser removido ao depósito e o condutor ter registrados sete pontos em seu prontuário.

Do mesmo modo, o transporte remunerado de pessoas ou bens, sem licença, passa de infração média para gravíssima e inclui a remoção do veículo ao depósito, além dos sete pontos no prontuário do condutor.

Concordamos com o autor do projeto no que diz respeito à total **desproporcionalidade das novas penalidades** previstas nas alterações do CTB trazidas na Lei nº 13.855, de 2019, **que passarão a punir condutas não tão graves de forma absurdamente mais pesada do que são apenas outras práticas de muito maior potencial ofensivo à segurança do trânsito.**

Certamente, o aumento abusivo das multas que está por vir somente pode encontrar justificativa na **sanha arrecadatória** de diversos órgãos de trânsito pelo País afora, notadamente diante das frequentes denúncias de verdadeiras fábricas de multas operando às custas do bolso do cidadão.

Vejamos bem que as condutas que serão punidas com multas astronômicas, alta pontuação na carteira e remoção dos veículos ao depósito são, na verdade, situações em que, na esmagadora maioria, pessoas trabalhadoras estão tentando ganhar seu pão de cada dia, prestando importantes serviços de transporte alternativo a outros cidadãos que dele necessitam.

Para se ter **uma ideia da discrepância, a multa por atropelar alguém e deixar de prestar socorro a vítima é de R\$ 1.467,35; a multa por transpor um bloqueio policial e evadir-se do local é de R\$ 293,47; dirigir ameaçando pedestre que estejam atravessando a via pública é de R\$ 293,47; dirigir sem habilitação é de R\$ 880,41. O transporte alternativo não tem como ser mais grave do que isso.**

Além disso, O transporte alternativo tem **impactos diretos sobre a economia**, principalmente no interior. Inúmeras cidades dependem dele, pois, na maioria das vezes, a frota local e regular não atende quem precisam sair de uma cidade para outra, de uma cidade a um distrito, ou uma capital.

Segundo pesquisa do IBGE “Ligações Rodovias e Hidrovias”, editada em 2016, para falar desses impactos. **“O Nordeste é a região do país que mais concentra e que tem maior número de linhas de transporte sem cadastro.** A partir disso temos uma dimensão de como esta lei pode impactar cidades da região, especialmente as mais afastadas dos centros”. Na Bahia, existem distritos na zona rural localizados há mais de 100 quilômetros da sede do município. Isso não pode ser ignorado.

O que se observa, contudo, é que os Estados apresentam uma frequência muito baixa de liberações de autorizações para concessão de novas linhas de transporte público, o que leva, em função da demanda, o aumento desses transportes alternativos sem a devida habilitação.

Que fique claro, **não concordamos que a prestação desses serviços de transporte alternativo ocorra sem a devida licença do órgão competente.** O projeto sob análise também não libera qualquer tipo de transporte sem a autorização devida, apenas busca restaurar as punições previstas no texto original do CTB, bem mais razoáveis que as punições descabidas previstas na Lei nº 13.855, de 2019, que concordamos em revogar.

Por todo o exposto, por uma questão de proporcionalidade e de adequada gradação das punições estabelecidas no Código de Trânsito, votamos pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.190, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado PAULO AZI
Relator