



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.367-A, DE 2019

(Do Sr. Walter Alves)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S - Simplificada; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. BOSCO COSTA).

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 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 instituir a categoria de habilitação S – Simplificada.

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

“Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas seguintes categorias:

.....

VI - Categoria S (simplificada) - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, cuja cilindrada do motor de combustão interna não exceda a duzentos e cinquenta centímetros cúbicos ou, para motores elétricos, potência equivalente, conforme dispuser o Contran.

.....

§ 4º A categoria S permite a condução de veículos somente em Municípios com população inferior a cem mil habitantes que não façam parte de Região Metropolitana ou de Região Integrada de Desenvolvimento Econômico, sem validade para uso fora do território nacional.” (NR)

“Art. 148.

.....

§ 6º O candidato à obtenção do documento de habilitação na categoria S está sujeito a processo simplificado, mantidos os exames de aptidão física e mental e de direção veicular, exame de conhecimento da sinalização de trânsito, facultado o exame oral a pedido do candidato, e fica dispensado de aulas e exames previstos nos incisos III e IV do art. 147.” (NR)

“Art. 320.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito e ao custeio de habilitações da categoria S.

.....

§ 3º O custeio de habilitações da categoria S será direcionado para pessoas de baixa renda que residam em Municípios a que se refere o § 4º do art. 143, conforme regulamentação do Contran.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O sonho de muito brasileiros é possuir a Carteira Nacional de Habilitação – CNH –, popularmente conhecida como “carteira de motorista”. Embora, para alguns, a tarefa possa parecer simples, para outros, vencer todas as etapas do processo é uma missão quase impossível. O tempo dispendido em aulas é elevado e o custo financeiro, absurdo.

Além disso, para a parcela da população que tem baixo grau de instrução, as provas escritas de legislação de trânsito inviabilizam o acesso à CNH. Muitos desses candidatos são analfabetos ou possuem baixa capacidade de compreensão da linguagem escrita e, dessa forma, ficam impossibilitados de conduzir veículos automotores. Nossa legislação priva essas pessoas do direito de, ao menos, tentar demonstrar que são hábeis na condução de veículos automotores de forma segura.

Não obstante a exigência legal da CNH para dirigir, temos de reconhecer que a realidade de inúmeras cidades é outra. Independente de possuírem CNH, muitos cidadãos, especialmente moradores da zona rural, trocaram seus cavalos por motocicletas, as quais são o principal meio de transporte em muitos pontos do País. O Poder Público, em vez de exigir unicamente condições que afetam diretamente a segurança do trânsito, impôs limites muito altos para as pessoas mais simples concretizarem o sonho de receber a carteira de motorista. As exigências são elevadas, mesmo para as motocicletas de pequeno porte.

Entendemos que o conhecimento da legislação, assim como da linguagem escrita, apesar de importante, não é indispensável. A título de demonstrar nosso entendimento, muitos brasileiros viajam para países onde não conhecem nem a língua nem a legislação de trânsito local, por exemplo, os Estados Unidos, e mesmo assim estão aptos a dirigir. O mesmo ocorre com visitantes que vêm ao Brasil com habilitações emitidas em outros países, aos quais é concedido o direito de dirigir, independentemente do conhecimento de nossa língua e legislação.

Nossa intenção é regularizar a situação de pessoas desses Municípios, criando uma categoria de habilitação especial (S - simplificada) para condução exclusiva nas cidades com população inferior a cem mil habitantes, e que não façam parte de Região Metropolitana ou de Região Integrada de Desenvolvimento Econômico. A proposta visa também instituir um processo de habilitação que seja

simplificado e barato, incluindo exames orais de reconhecimento de sinalização para os brasileiros com dificuldade na linguagem escrita. Importante ressaltar que não alteramos qualquer requisito nos exames práticos de direção veicular, resguardando a verificação da perícia do candidato na condução do veículo e, conseqüentemente, a segurança do trânsito.

Por fim, incluímos alteração no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – Funset –, com a finalidade de determinar que parte desses recursos possa ser destinada ao custeio de habilitações da categoria em tela, para pessoas de baixa renda.

Diante do exposto, e para que os limites da linguagem não impeçam os cidadãos mais desfavorecidos de usufruírem de nossas vias como condutores, contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2019.

Deputado WALTER ALVES

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 XIV
DA HABILITAÇÃO
.....

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. 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 pública, 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 subtítulo 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)

.....

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

§ 1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 13.724, de 4/10/2018\)](#)

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.367, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S - Simplificada.

Autor: Deputado WALTER ALVES

Relator: Deputado BOSCO COSTA

Apresentação: 06/10/2021 12:55 - CVT
PRL 1 CVT => PL 6367/2019

PRL n.1

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão para análise de mérito da matéria o projeto de lei nº 6.367, de 2019, de autoria do Deputado WALTER ALVES, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S – Simplificada”.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). O projeto está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões e segue em regime de tramitação ordinária.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei nº 6.367, de 2019, de autoria do Deputado WALTER ALVES, “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S – Simplificada”. Tal categoria destina-se à condução de veículo motorizado de duas ou três rodas de baixa potência, restrita a municípios com população inferior a cem mil habitantes, desde que

Assinatura eletrônica de Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>



não integrante de Região Metropolitana ou Região Integrada de Desenvolvimento Econômico.

A proposição traz ainda processo simplificado para a obtenção da CNH nessa categoria, dispensando-se aulas e exames referentes à legislação de trânsito e primeiros socorros. Ficariam mantidos os exames de aptidão física e mental e de direção veicular assim como a obrigatoriedade de exame específico acerca da sinalização de trânsito, que poderia ser oral.

O último objetivo da proposição é permitir a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET – para custeio das habilitações da categoria em questão.

Vê-se que a iniciativa procura trazer modificações na legislação de trânsito com o objetivo de a habilitação para uso de motocicletas em cidades pequenas. Em tese, esses municípios de menor porte são locais onde a violência no trânsito não é igual à das grandes cidades, ainda que a proposição tenha imposto limitação territorial à categoria S, não se pode aceitar que haja violência no trânsito em qualquer lugar, independente de quantidade de habitantes ou de território.

Por outro lado, o tempo e o custo dispendido para completar o processo de habilitação tradicional são altos. A proposta procura mitigar esse problema e tornar o direito de dirigir mais acessível ao dispensar cursos preparatórios e exame escrito.

É notório que a dificuldade imposta nas provas de legislação pode excluir muitos candidatos que possuem baixa capacidade de compreensão da linguagem escrita. Não obstante a importância da leitura para a adequada compreensão das placas de indicação e de advertência.

Entretanto, ainda que esses aspectos sejam meritórios, e o autor, em sua iniciativa, procurou apresentar soluções e sanar alguns aspectos necessários a facilitar a obtenção da CNH, criando a categoria S, não podemos abandonar um de nossos principais papéis nesta Comissão: o combate à violência no

Trânsito e a preservação da vida.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>

Assim sendo, por entender que o tema, antes de tudo, é controverso, a partir de requerimento de minha autoria, com o objetivo de subsidiar a elaboração de



Representação: 06/10/2021 12:55 - CVT
PRL 1 CVT => PL 6367/2019

Print 1

es

ou
le

se

O

lo
-é

en



É essencial que os motoristas sejam bem capacitados e treinados para serem condutores responsáveis com a segurança no trânsito, notadamente **porque 90% dos acidentes de trânsito são causados por falhas humanas**. É certo que um bom treinamento para motoristas garante menor incidência de acidentes, sendo indubitável que os cursos de capacitação ou aperfeiçoamento são essenciais para um trânsito mais seguro.

Dessa forma, é indiscutível que, para se garantir um trânsito mais seguro, é necessário que o motorista tenha uma formação adequada, que é justamente o escopo das aulas destinadas à obtenção da CNH.

(...)

na forma como buscam ampliar o acesso dos candidatos de baixa renda à obtenção da CNH, através da dispensa ou facultatividade (com mesmo efeito prático da dispensa) de curso preparatório e exame, eis que, dessa maneira, compromete-se, diretamente, a segurança no trânsito, que é primordial e que não pode ser relativizada.

A busca pela isonomia e inclusão de pessoas de baixa renda no processo de obtenção da CNH tem que se dar de outra forma, com políticas públicas que viabilizem que os candidatos, comprovadamente sem condições financeiras, possam ter custeados os cursos essenciais à obtenção da CNH e cruciais à segurança no trânsito.

Tecendo uma comparação, apenas para um bom entendimento sobre o que ora se analisa, questiona-se: É correto se simplificar requisitos para alguém se tornar um profissional de saúde, pelo fato de o indivíduo não ter condições financeiras de custear todos os cursos e exames necessários? Poderia se comprometer a vida das pessoas dessa forma? Obviamente que não, sendo certo que a inserção desses cidadãos nos cursos necessários se dá com o incentivo de políticas de financiamento estudantil e não com a relativização dos requisitos exigidos para a formação desses profissionais.

A comparação acima, em que pese aparentar exagerada, é imperativa, quando se observa que o indivíduo despreparado (sem a formação necessária) que conduz uma motocicleta que pode atingir grandes velocidades, pode representar um risco para a vida de todos!

Este Departamento não ignora a realidade da maioria dos brasileiros que, muitas vezes, não possuem condições de arcar com os custos necessários à consecução da CNH, **mas a resolução do problema não se dá com a flexibilização das normas que impactam na segurança no trânsito, como almejam ambas as proposições, mas sim, com o incentivo e ampliação de políticas públicas de oferta gratuita para os cursos necessários à obtenção da CNH.**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa
Para verificar a assinatura acesse <https://imfleg.br/autenticacao-de-assinatura/assinatura-de-br/05214647959560>



(...)

A formação dos condutores de motocicletas deve ser uniforme (para todo país) e não relativizada ou flexibilizada, sobretudo se considerando a letalidade e graves consequências dos acidentes envolvendo motociclistas.

Isto, porque atualmente, ninguém morre mais no trânsito que os motociclistas. Além da alta letalidade, os acidentes de moto, geralmente, levam a ferimentos muito mais graves do que aqueles envolvendo outros veículos motorizados. Para cada óbito, os acidentes deixam entre 20 e 25 feridos, mais de 200 mil pessoas por ano, estimativa feita a partir de dados do Sistema Único de Saúde (SUS). Os acidentes de trânsito são hoje, uma das maiores causas de mortes entre jovens na faixa etária de 18 e 24 anos, nos anos de 2018 a 2020, dados do RENAEST.

Impende sobrelevar, ademais, que o comportamento dos jovens - que provavelmente serão aqueles que mais buscarão pela carteira na categoria S - é caracterizado pelo desejo de testar seus limites, inovar e ousar. O que é extremamente positivo para quase todas as áreas da vida, mas que pode leva-los a uma dura realidade, a de serem transformados em personagens, em números, dado à cruel realidade dos acidentes com veículos automotores, mormente com motocicletas, já que os motociclistas estão mais vulneráveis aos acidentes no trânsito.

Nesse contexto, exigir, como **obrigatoriedade**, aulas de formação para esse público é extremamente relevante e necessário, visando a sensibilização e conscientização de que dirigir é um ato de responsabilidade, mostrando ainda, aos resistentes ao cumprimento de regras de trânsito e de boa convivência as consequências de suas atitudes, envolvendo-o no contexto social. A vivência com impactos sociais causados pelas sequelas graves e permanentes de acidentes de trânsito levarão esses jovens à reflexão.

Há de se consignar que a Lei nº 13.614/2018 criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), acrescentando o artigo 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e propôs um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). O Plano, elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, traz as diretrizes para que o país reduza em, no mínimo, metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes.

Dessa forma, todas as condições essenciais para um trânsito mais seguro no país devem ser perseguidas, para que sejam adotadas ações que sempre aprimorem a segurança do trânsito. O Projeto de Lei em análise é contrário ao que se busca com o PNATRANS, podendo, se aprovado, colocar em risco a vida dos cidadãos. "



Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do projeto de lei nº 6.367, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado BOSCO COSTA
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.367, 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 6.367/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Bosco Costa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Gutemberg Reis e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Bosco Costa, Bozzella, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Fábio Ramalho, José Medeiros, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Ottaci Nascimento, Pastor Gil, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Juarez Costa, Mário Negromonte Jr., Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Rodrigo Coelho, Tito, Vermelho e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 19 de outubro 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/CD216695871100>

