



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 7.369-B, DE 2002** **(Da Comissão de Legislação Participativa)**

Sugestão nº 63/2003

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro"; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 1124/03, 1576/03 e 1582/03, apensados, com substitutivo (relator: DEP. FERNANDO GONÇALVES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emendas; dos de nºs 1124/03, com emenda; 1576/03; 1582/03, com emendas; 2561/03, com emenda; 3896/04; 7157/06; 3992/08; 7253/10; 2089/11, com emenda; 4128/12; 8165/14; 3742/15; 4222/15; 7547/14; 154/15; 4200/15, com emenda; 5626/16, com substitutivo; 6689/16, com substitutivo; e 3889/15; apensados; e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 12/11/21, para inclusão de apensados (26).

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 1124/03, 1576/03 e 1582/03

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Complementação de voto
- Reformulação de voto
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV – Novas apensações: 2561/03, 3896/04, 7157/06, 3992/08, 7253/10, 2089/11, 4128/12, 7547/14, 8165/14, 154/15, 3742/15, 3889/15, 4200/15, 4222/15, 5626/16 e 6689/16

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (12)
- Subemendas oferecidas pelo relator (6)
- Substitutivos oferecidos pelo relator (2)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (12)
- Subemendas adotadas pela Comissão (6)
- Substitutivos adotados pela Comissão (2)

VI - Novas apensações: 10753/18, 2911/19, 3658/19, 4328/19, 3490/20, 3346/21 e 3347/21.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.....

.....

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores ou superiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN. (NR)

§ 2º-A A qualquer alteração de velocidade da forma prevista no parágrafo anterior deverá ser dada publicidade, com os necessários esclarecimentos aos interessados, pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via. (AC)”

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo até a decisão da última instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades. (NR)

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 2º-A Todos os julgamentos administrativos de infrações deverão ser devidamente motivados. (AC)”

§ 3º Revogado.

Art 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2002.

Deputado **ENIVALDO RIBEIRO**
Presidente

SUGESTÃO N.º 63, DE 2002
(Do Conselho Administrativo Municipal de Grupiara)

Dispõe sobre alterações no Código de Trânsito.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

I – RELATÓRIO

A Sugestão apresentada propõe as seguintes alterações no Código de Trânsito Brasileiro:

1. No § 2º do art. 61 (e não do art. 60, como consta da Sugestão, pois este artigo não possui parágrafos), o qual trata da regulamentação da velocidade limite na via pelo órgão ou entidade de trânsito competente, acrescenta à redação original que a mudança da velocidade prevista deverá basear-se “em laudos periciais que deverão ficar à disposição do cidadão no órgão que autuou e cujos critérios serão definidos em Resolução do CONTRAN”.

2. Quanto ao art. 280, altera a redação dos §§ 1º e 2º e revoga o § 3º.

Para o § 1º, determina que o recurso tenha efeito suspensivo até a decisão administrativa final. Essa medida é, pois, contrária ao dispositivo em vigor o qual estabelece que “o recurso não terá efeito suspensivo”.

No § 2º, estabelece, exclusivamente, que “os julgamentos administrativos feitos pelas JARIs deverão ser motivados, ainda que de forma objetiva”. O autor da sugestão ignora, então, o teor do atual dispositivo, que trata do prazo para a remessa do recurso ao órgão julgador, pela autoridade que impôs a penalidade.

A revogação do § 3º é, simplesmente, decorrência da alteração proposta para o § 1º.

II - VOTO DO RELATOR

Analisando as distintas sugestões, reconhecemos que ambas são bem fundamentadas. A questão da mudança da velocidade da via pela autoridade de trânsito competente, de que trata o § 2º do art. 61, aparece no sentido de que qualquer alteração, para mais ou para menos, do limite permitido de velocidade, deve ser cristalina, baseada em critérios técnicos estabelecidos pelo órgão máximo normativo de trânsito, o CONTRAN. Mudanças aleatórias da velocidade limite na via, sem justificativa técnica, devem, portanto, ser abolidas. Caso contrário, continuarão surpreendendo condutores, que são punidos com pesadas multas com fins meramente arrecadatários. Isso não pode continuar operando-se dessa forma.

No que concerne ao § 1º do art. 285, a opção declarada pelo

caráter suspensivo do recurso vai em defesa do cidadão. Com o acúmulo de recursos apresentados nas repartições de trânsito, o julgamento dessas peças segue com lentidão. Isso não será alterado enquanto a administração de trânsito estiver arrecadando as multas antes que saia o resultado do recurso. Tal procedimento é inconveniente por dois motivos: perpetua a lentidão da máquina pública, sem que nada a corrija, e causa perdas injustificadas aos cidadãos. Dar caráter suspensivo ao recurso em nada prejudicará a administração de trânsito se ela apresentar-se mais ágil no julgamento desses recursos. Para que essa agilidade não caia na inconsistência, o autor da sugestão determina, mediante uma reformulação no § 2º, que a decisão deverá ser necessariamente motivada.

Essa determinação poderia ocorrer, no entanto, sem eliminar o disposto no § 2º em vigor, que dispõe sobre o prazo de remessa do recurso ao órgão julgador pela autoridade que impôs a penalidade. Consideramos que este dispositivo é importante e deveria permanecer no artigo, justamente para reforçar a necessidade de se concretizar o processo de julgamento com a agilidade devida.

Concluimos, então, que as sugestões propostas são viáveis, embora mereçam alguns retoques na redação, para se auferir maior clareza, e também na composição do artigo 285, para que não fique prejudicado o objetivo caracterizado no seu “caput”, que é a definição e o estabelecimento dos prazos para o julgamento dos recursos.

Pelo exposto, somos pela aprovação da Sugestão nº 63/02, na forma do projeto de lei que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2002.

Deputado FEU ROSA
Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2002
(Da Comissão de Legislação Participativa)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.....

.....

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores ou superiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.(NR)

§ 2º-A A qualquer alteração de velocidade da forma prevista no parágrafo anterior deverá ser dada publicidade, com os necessários esclarecimentos aos interessados, pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.(AC)”

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285.....

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo até a decisão da última instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.(NR)

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 2º-A Todos os julgamentos administrativos de infrações deverão ser devidamente motivados.(AC)”

§ 3º Revogado.

Art 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2002 .

Deputado FEU ROSA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Legislação Participativa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente a Sugestão nº 63/2002, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Feu Rosa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Enivaldo Ribeiro - Presidente, Almerinda de Carvalho e Luiza Erundina - Vice-Presidentes, Chico Sardelli, Eduardo Barbosa, Gilmar Machado, Jaime Martins, João Castelo, Jurandil Juarez, Lincoln Portela, Silas Brasileiro, André de Paula, Celcita Pinheiro e Gervásio Silva.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2002.

Deputado ENIVALDO RIBEIRO
Presidente

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO
BRASILEIRO.

.....
CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
.....

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecida suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) cento de dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
- 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo

legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.124, DE 2003 **(Do Sr. Ricardo Izar)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o recurso a penalidade de trânsito.

DESPACHO:
 APENSE-SE ESTE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, modificando a redação de um de seus parágrafos e suprimindo outro, para prever o efeito suspensivo do recurso a penalidades de trânsito.

Art. 2º O § 1º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285.

“§ 1º O recurso terá efeito suspensivo. (NR)

“”

Art. 3º Revogue-se o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe que, para transitar em via pública, todo veículo automotor deve ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado onde estiver registrado o veículo, ou do Distrito Federal se for o caso. Estabelece, ainda, que o veículo somente será considerado licenciado se estiverem quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Portanto, havendo multa no ato do licenciamento, fica o proprietário do veículo impossibilitado de regularizar sua situação perante o Detran, mesmo que a multa esteja *sub judice*, ou seja, que tenha sido interposto recurso nos termos do próprio CTB.

Isto ocorre porque o recurso não tem efeito suspensivo. Nos termos

do art. 285 do CTB, a Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI – tem prazo de 30 dias para julgar o recurso e, somente após decorrido esse prazo sem julgamento, a autoridade de trânsito poderá conceder o efeito suspensivo ao recurso. Na prática, nem o julgamento ocorre no prazo previsto, nem tampouco a autoridade de trânsito concede o efeito suspensivo, o que prejudica sobremaneira os proprietários de veículos.

Com a presente proposição, pretende-se corrigir esse problema. Se o recurso tiver efeito suspensivo automático, a multa somente poderá ser cobrada quando o respectivo recurso for julgado, confirmando-se, se for o caso, a penalidade imposta pela autoridade de trânsito.

Na certeza de que tal procedimento é o que garante maior justiça para os cidadãos, espera-se o apoio de todos os nobres Pares para a transformação em lei da proposta ora apresentada.

Sala das Sessões, em 28 de maio de 2003.

Deputado RICARDO IZAR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

**Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades**
.....

Art. 285. O recurso previsto no art.283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art.284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.576, DE 2003

(Do Sr. Ronaldo Dimas)

Altera os artigos 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro) que tratam do funcionamento de Juntas Administrativas de Recursos de Infrações- JARIs, em especial, quanto ao julgamento de recursos de multas aplicadas nas rodovias federais, com base nos referidos artigos.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL 7369/2002.

O Congresso Nacional DECRETA:

Art. 1º. Os arts. 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 285. O recurso previsto no § 4º do art. 282 deste Código será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual a remeterá a JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

.....

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade deverá, de ofício, conceder-lhe efeito suspensivo.

§ 4º Se o recurso de que trata este artigo não for julgado dentro do prazo de cento e vinte dias, a penalidade aplicada será automaticamente cancelada, não gerará nenhum efeito e seus registros serão arquivados. (NR)

Art. 288.....

.....

§ 2º Se o recurso de que trata este artigo não for julgado dentro do prazo de cento e vinte dias, será automaticamente provido. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro prevê obrigações, deveres e direitos para os usuários-consumidores dos serviços das vias e para os órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. Entretanto, os consumidores desses serviços públicos muitas vezes são prejudicados em seus direitos, arcando com um ônus injustificável.

Em muitos casos, as infrações são cometidas em função do péssimo estado de conservação das rodovias e da precariedade de sua segurança e sinalização, o que acaba penalizando os usuários-consumidores antes mesmo que tenham direito a qualquer defesa. E a pena pode ser a própria vida.

Os usuários-consumidores das vias públicas esperam que o Código de Trânsito seja respeitado em seu Artigo 1º, parágrafo 2º, que afirma: "O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

O que o Código estabelece é o direito à segurança no trânsito nas vias abertas à circulação. Direito de "todo o cidadão", dado de maneira abrangente e incondicional, de conformidade com o Artigo 35 § 6, princípio da responsabilidade objetiva do Poder Público.

Nesse sentido, e em defesa dos direitos dos usuários-consumidores, apresentamos o presente Projeto de Lei, que altera os artigos 285 e 288 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que tratam do funcionamento de Juntas Administrativas de Recursos de Infrações- JARIs, em especial quanto ao julgamento de recursos de multas aplicadas nas rodovias federais, para estabelecer que, se esses recursos não forem julgados dentro do prazo de cento e vinte dias, serão automaticamente providos e, portanto, as multas anuladas.

É público e notório que, em vários estados, as JARIs não estão efetivamente em funcionamento, e, conseqüentemente, centenas de pessoas estão com dificuldade para procederem a transferência de seus veículos em função do não julgamento dos referidos recursos. Inúmeros cidadãos aguardam há mais de um ano pelo julgamento de recurso administrativo de multas aplicadas nas rodovias federais, com base no artigo 281 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). Ao consultarem o DNIT ou os DETRAN's têm recebido como resposta que não há prazo para o julgamento. Em função disto, o proprietário do veículo fica impedido de transferi-lo, a não ser que efetue a quitação das multas pendentes.

Em suma, o usuário-consumidor paga seus tributos - que não são poucos -, paga contribuições embutidas no preço dos combustíveis, seguro-obrigatório, além de pedágios, e quase sempre não tem o seu direito de defesa prévia respeitado, e isto é uma afronta à lei.

Sala das Sessões, 30 de julho de 2003.

Deputado RONALDO DIMAS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas,

movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

.....
Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

** Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art.259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

** § 4º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.

** § 5º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art.258.

Art. 285. O recurso previsto no art.283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art.284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.

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

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

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

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

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.582, DE 2003

(Do Sr. Geraldo Thadeu)

Dispõe sobre alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentando prazo para julgamento dos recursos interposto contra notificação de auto de infração.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL 7369/2002.

Acrescente-se ao artigo 285, da lei 9.503 de 2003, o seguinte parágrafo:

" § 4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente, se o recurso

interposto, contra notificação do auto de infração, não for julgado em até 120(cento e vinte) dias subseqüentes à sua apresentação."

JUSTIFICAÇÃO

A morosidade do Estado para julgar os recursos interpostos as notificações de trânsito, têm provocado prejuízo as relações sociais da população brasileira. O Código de Trânsito Brasileiro prevê o recurso contra às notificações e a possibilidade do efeito suspensivo, se este não for julgado em até 30 dias úteis subseqüentes, como o período de julgamento quase nunca é observado, isto tem, sem dúvida, prejudicado a comercialização de veículos no país. Existem casos de contribuinte aguardando decisão por mais de 2(dois) anos.

Por outro lado, os Órgãos de trânsito vêm exigindo o pagamento da multa para a liberação do Certificado de Registro de Veículo, mesmo estando aguardando decisão de recurso, no prazo legalmente previsto. O contribuinte não pode ficar aguardando eternamente pela decisão do Estado, com relação a recursos, daí a necessidade de prazo de sucumbência para julgamento do recurso.

Contando com a sensibilidade de meus pares, espero contar com apoio de todos para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, 30 de julho de 2003.

GERALDO THADEU
Deputado Federal/PPS-MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

.....
Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou

por índice legal de correção dos débitos fiscais.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A sugestão da Comissão de Legislação Participativa, transformada no projeto de lei proposto pelo Relator, apresenta as seguintes alterações no Código de Trânsito Brasileiro:

1. no § 2º do art. 61, que trata da regulamentação da velocidade limite na via pelo órgão ou entidade de trânsito competente, acrescenta à redação original que a mudança de velocidade prevista será realizada com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN;

2. no mesmo art. 61, cria parágrafo pelo qual dispõe que a qualquer alteração de velocidade, na forma prevista no § 2º, deverá ser dada publicidade com os necessários esclarecimentos aos interessados, pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

3. no § 1º do art. 285, estabelece que o recurso terá efeito suspensivo (contrariamente à disposição original) até a última instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades;

4. acrescenta parágrafo ao art. 285, dispondo que todos os julgamentos administrativos de infrações deverão ser devidamente motivados;

5. revoga o § 3º do art. 285.

II - VOTO DO RELATOR

Observamos que a proposta apresentada no que se refere à mudança da velocidade da via pela autoridade de trânsito competente, de que trata o § 2º do art. 61, aparece no sentido de obrigar que qualquer alteração, para mais ou para menos, do limite permitido de velocidade, deva ser transparente e baseada em critérios técnicos estabelecidos pelo órgão máximo normativo de trânsito, o CONTRAN. Concordamos que mudanças da velocidade limite na via não devem realizar-se sem uma justificativa técnica previamente divulgada, pois podem surpreender condutores e funcionar como meio de arrecadação de valores gerados por multas.

No que se refere ao § 1º do art. 285, a determinação do caráter suspensivo do recurso, até a decisão da última instância administrativa de julgamento, vai em defesa do cidadão. Com o acúmulo de recursos apresentados nas repartições de trânsito, o julgamento de cada um torna-se envolvido em uma grande espera. Isso

não será alterado enquanto a administração de trânsito estiver arrecadando as multas antes que saia o resultado do recurso. Essa situação é inconveniente, pois não corrige a lentidão da máquina pública e causa perdas aos cidadãos. Dar caráter suspensivo ao recurso, em nada prejudicará a administração de trânsito. O autor propõe, também, que a decisão sobre o recurso deverá ser necessariamente motivada, o que é justo.

O projeto apresenta uma seqüência objetiva e lógica, com a proposta de permanência do atual § 2º e com a revogação do § 3º do art. 285.

Pelo exposto, somos pela aprovação do PL nº 7.369/2002.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2003 .

Deputado FERNANDO GONÇALVES

Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Após ter este Relator apresentado à Comissão parecer pela aprovação deste PL nº 7.369, de 2002, eis que lhe é apensado o PL nº 1.124/2003, alterando a redação do § 1º do art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo que a penalidade de trânsito terá efeito suspensivo.

Nesse contexto, a presente proposição deverá ser objeto desta complementação de voto, tendo por base, evidentemente, o parecer apresentado anteriormente. Constatou-se, na oportunidade, que a proposição do projeto apenas coincide com uma das dispostas no projeto principal. Nesse caso, somos pela rejeição do PL nº 1.124/2003.

Sala da Comissão, em 19 de agosto de 2003 .

Deputado FERNANDO GONÇALVES

Relator

REFORMULAÇÃO DE VOTO

Após ter este Relator apresentado à Comissão parecer pela aprovação deste PL nº 7.369, de 2002, eis que lhe são apensados os seguintes projetos de lei:

1. o PL nº 1.124/2003, alterando a redação do § 1º do art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo que a penalidade de trânsito terá efeito suspensivo;

2. o PL nº 1.576/2003, que altera a redação dos arts. 285 e 288 do Código de Trânsito Brasileiro estabelecendo, entre outras providências, que, se o

recurso interposto contra infração ou decisão da JARI não for julgado em até 120 dias, a penalidade será cancelada ou será dado provimento automático a esse recurso;

3. o PL nº 1.582/2003, que acrescenta parágrafo ao art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro estabelecendo prazo máximo de 120 dias para que o recurso interposto contra infração seja julgado, sob pena de arquivamento do auto de infração e insubsistência de seu registro.

Nesse contexto, a presente proposição deverá ser objeto de uma complementação de voto, tendo por base, evidentemente, o parecer apresentado anteriormente.

Após exame dos projetos apensados constata-se que o PL nº 1.124/2003, coincide com uma das disposições do projeto principal.

Quanto às propostas do PL nº 1.576/2003 e PL nº 1.582/2003, consideramos cabíveis, apesar de já estar fixado no Código de Trânsito Brasileiro que os recursos deverão ser julgados em um prazo de trinta dias.

Ocorre que há, atualmente, um acúmulo considerável de recursos contra infração à espera de serem julgados. Se esse julgamento não for efetuado no prazo previsto, o máximo que poderá ser concedido ao recorrente é o efeito suspensivo ao recurso. Há, portanto que se tomar uma medida mais objetiva, como as que estão sendo propostas pelos dois projetos apensos que estabelecem um prazo máximo para o julgamento de recurso. Dessa forma, os proprietários de veículos terão uma data limite para saber se o recurso foi provido ou não, o que lhe permitirá programar-se com relação a uma eventual transferência do veículo. Sem esse prazo, eles ficam praticamente impedidos de negociar o seu bem, o que significa um transtorno.

Para o caso do recurso interposto contra as decisões da JARI, também será importante o estabelecimento de um prazo para o julgamento. Ocorre que, sendo esse o segundo recurso, não se pode simplesmente arquivar o auto de infração, já que o primeiro recurso contra ele foi julgado e não provido. Assim, para os propósitos que defendemos, ou seja, não prejudicar a transferência do veículo, o que se poderá fazer será, apenas, cancelar a multa imposta.

Diante do exposto, somos pela aprovação do PL nº 7.369/2002, do PL nº 1.124/2003, do PL nº 1.576/2003 e do PL nº 1.582/2003, na forma do Substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2003.

Deputado FERNANDO GONÇALVES
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.....

.....

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores ou superiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.(NR)

§ 2º-A A qualquer alteração de velocidade da forma prevista no parágrafo anterior deverá ser dada publicidade, com os necessários esclarecimentos aos interessados, pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.(AC)”

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no § 4º do art. 282 deste Código será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias (NR).

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo até a decisão da última instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.(NR)

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 2º-A Todos os julgamentos administrativos de infrações deverão ser devidamente motivados.

§ 2º-B O auto de infração será arquivado e o seu registro julgado insubsistente, se o recurso interposto contra a infração não for julgado em até 120 (cento e vinte) dias subsequentes à sua apresentação (AC)

§ 3º Revogado.”

Art. 3º O § 2º do art. 288 do Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 288.....

.....

§ 2º Se o recurso de que trata o “caput” deste artigo não for julgado em até cento e vinte (120) dias, a penalidade de multa será cancelada.(NR)”

Art 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2003.

Deputado FERNANDO GONÇALVES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação, com substitutivo, do Projeto de Lei nº 7.369/2002 e dos de nºs 1.124/2003, 1.576/2003 e 1.582/2003, apensados, nos termos do Parecer reformulado do Relator, Deputado Fernando Gonçalves.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Neuton Lima, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Almir Sá, Antonio Nogueira, Beto Albuquerque, Carlos Sampaio, Chico da Princesa, Deley, Eliseu Padilha, Fernando Gonçalves, Gonzaga Patriota, Iriny Lopes, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Milton Monti, Nelson Trad, Oliveira Filho, Osvaldo Reis, Pedro Chaves, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Carlos Alberto Leréia, Devanir Ribeiro, Ivo José, João Tota, José Carlos Araújo, Paes Landim, Professor Irapuan Teixeira e Sandro Matos.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2003.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61.....

.....

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores ou superiores às estabelecidas no parágrafo anterior, com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.(NR)

§ 2º-A A qualquer alteração de velocidade da forma prevista no

parágrafo anterior deverá ser dada publicidade, com os necessários esclarecimentos aos interessados, pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.(AC)”

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro” passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no § 4º do art. 282 deste Código será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias (NR).

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo até a decisão da última instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.(NR)

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 2º-A Todos os julgamentos administrativos de infrações deverão ser devidamente motivados.

§ 2º-B O auto de infração será arquivado e o seu registro julgado insubsistente, se o recurso interposto contra a infração não for julgado em até 120 (cento e vinte) dias subsequentes à sua apresentação (AC)

§ 3º Revogado.”

Art. 3º O § 2º do art. 288 do Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 288.....

.....

§ 2º Se o recurso de que trata o “caput” deste artigo não for julgado em até cento e vinte (120) dias, a penalidade de multa será cancelada.(NR)”

Art 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2003.

Deputado **ROMEUE QUEIROZ**
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 2.561, DE 2003

(Do Sr. Sandro Mabel)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade e a penalização de atos praticados na direção do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 3º do art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a responsabilidade e a penalização dos atos praticados na direção do veículo, no tocante ao pagamento de multas de trânsito.

Art. 2º O § 3º do art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 282.

“

“§ 3º No caso de penalidade de multa, a notificação da autuação será encaminhada ao proprietário do veículo e a cobrança da multa somente poderá ser emitida 30 (trinta) dias depois da notificação da autuação, sendo encaminhada:

“I – ao proprietário do veículo, caso não haja a identificação do infrator nos termos do § 7º do art. 257;

“II – ao infrator identificado nos termos do § 7º do art. 257. (NR)”

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 257, § 3º, estabelece que ao condutor caberá a responsabilidade decorrente de atos praticados na direção do veículo. Prevê, ainda, o § 7º do mesmo artigo, que não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá prazo de 30 dias, após a notificação da autuação, para apresentá-lo. Ao fim do referido prazo e não sendo apresentado o infrator, o proprietário será considerado responsável pela infração (grifo nosso). Entretanto, o § 3º do art. 282 do CTB estatui que, sempre que houver imposição de

penalidade de multa, a notificação seja encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo pagamento da mesma (a única exceção seria um tipo específico de multa previsto em um dispositivo vetado).

A leitura dos dispositivos citados mostra uma clara incongruência do legislador, que tem criado uma situação extremamente injusta. Da maneira como se encontra o texto da norma legal, mesmo que o condutor que cometeu a infração seja identificado perante a autoridade de trânsito no prazo de 30 dias previsto, tal identificação somente gera efeitos para fins do cômputo de pontos no prontuário do infrator. Se houver o acúmulo de 20 pontos no período de um ano, o infrator é penalizado com a suspensão do direito de dirigir. O proprietário do veículo, no entanto, continua responsável pelo pagamento das multas, mesmo não tendo cometido a infração e comprovando esse fato junto à autoridade de trânsito.

Com o intuito de solucionar esse problema, estamos propondo a presente alteração no § 3º do art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro. Com a nova redação sugerida, pretende-se que a notificação da autuação seja encaminhada ao proprietário do veículo e, somente após decorrido o prazo previsto para a eventual identificação do infrator, possa ser emitida a cobrança da multa. Dessa forma, a multa seria encaminhada ao verdadeiro responsável pela infração, seja o proprietário do veículo, seja o infrator identificado nos termos do § 7º do art. 257.

Tendo em vista a importância da matéria para que se estabeleça o senso de equidade na aplicação das multas de trânsito, esperamos contar com o apoio de todos os membros desta Casa para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 2003.

Deputado SANDRO MABEL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

**CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES**

.....

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

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

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

exigida, e outras disposições que deva observar.

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

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

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

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

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

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

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

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

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

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

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do

veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

** § 4º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998*

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.

** § 5º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998*

Art. 283. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.896, DE 2004

(Do Sr. Geraldo Thadeu)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o efeito suspensivo dos recursos relativos a veículos com placas de identificação duplicadas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer que os recursos terão efeito suspensivo, nos casos em que se constatar a existência de veículos que portem a mesma placa de identificação.

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 285.

§ 4º Nos casos em que se constatar a existência de veículos que portem a mesma placa de identificação, os recursos interpostos pela vítima ou seu representante legal terão efeito suspensivo, até o resultado final do inquérito policial

instaurado, quando, então, a JARI se pronunciará. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Junto com o aumento da criminalidade e da violência, ampliam-se, em progressão inquietante, transgressões que provocam prejuízos incalculáveis para a sociedade. É o caso da clonagem de placas de veículos que, em nosso país, atinge números assustadores. Centenas de cidadãos brasileiros são vítimas desse tipo de crime a cada ano, causando em suas vidas uma série de transtornos, principalmente junto aos órgãos de trânsito.

O problema é que o proprietário do veículo só se dá conta de que teve a placa de identificação do seu veículo clonada, quando começa a receber as multas de trânsito por penalidades que não cometeu. Essas multas, na maioria dos casos, são em grande quantidade, porque o infrator não se preocupa em respeitar as leis de trânsito, já que quem irá arcar com as consequências é o proprietário do veículo com a placa original.

Acontece que muitas vezes a clonagem é realizada a partir de um veículo idêntico, dificultando o julgamento dos órgãos de trânsito, que, sem provas, não efetuam o cancelamento de todas as multas aplicadas ao proprietário do veículo com a placa original. Se estas multas não forem pagas no prazo estipulado, esses veículos ficam, então, impedidos de obter o licenciamento anual e, conseqüentemente, de circular pelas vias.

É uma situação extremamente injusta, pois, um cidadão de bem, que tem o azar de ter a placa de identificação do seu veículo clonada, não pode ser penalizado por isso, já que não concorreu para que tal situação se consumasse. Ora, não bastasse a dor de cabeça que uma situação dessas provoca nos proprietários de automóveis, eles ainda têm que ser penalizados até a descoberta do veículo dublê? Entendemos que não.

Assim, estamos propondo o presente projeto de lei, com o intuito de alterar o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para garantir aos proprietários, vítimas desses golpes, o direito de circular com os seus veículos, enquanto o caso é investigado pela autoridade policial.

Como forma de dificultar a ação dos estelionatários, que usam esse artifício como pretexto para não pagarem as multas devidas, o PL prevê que os recursos administrativos da vítima só terão efeito suspensivo nos casos em que for instaurado o inquérito policial para apuração do caso. Dessa forma, estaremos garantindo o direito do cidadão honesto de circular com o seu veículo, sem dar a mesma oportunidade para aqueles que querem, apenas, fugir da responsabilidade do pagamento das multas de trânsito.

Portanto, por tratar-se de uma proposição que aponta uma solução simples para impedir que centenas de cidadãos brasileiros sejam, injustamente, impedidos de circular com seus veículos, esperamos contar com o apoio

dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 5 de julho de 2004.

Deputado GERALDO THADEU

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

.....
Art. 283. (VETADO)
.....

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.157, DE 2006
(Do Sr. Ary Kara)

Modifica o art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o recurso contra imposição de penalidade.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica o art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para corrigir remissão ao dispositivo que prevê a possibilidade de recurso contra imposição de penalidade e, ainda, para obrigar a concessão de efeito suspensivo a esse tipo de recurso, na hipótese em que seu julgamento não ocorra no prazo de trinta dias.

Art. 2º. O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no § 4º do art. 282 deste Código será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, exceto se, por qualquer motivo alheio à vontade do recorrente, não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento. (NR)”

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei surge como decorrência da necessidade de se dar solução a dois problemas: a existência de interpretações diversas acerca da possibilidade de se interpor recurso contra penalidade imposta pela autoridade de trânsito, por força da remissão presente no *caput* do art. 285 do CTB a um artigo vetado, o art. 283 – e a insegurança a que estão submetidos os cidadãos que recorrem às JARI, visto que a concessão de efeito suspensivo ao recurso, na hipótese de a Junta não examinar a defesa no prazo de trinta dias, é tratada pelo CTB apenas como uma prerrogativa da autoridade de trânsito, não como uma obrigação.

Em verdade, não é de hoje que se observam essas deficiências na lei de trânsito. Na legislatura anterior, chegamos a apresentar projeto de lei na mesma direção do que ora submetemos à Casa. Entretanto, a iniciativa foi levada ao arquivo em face do que prescreve o art. 105 do Regimento Interno (fim da legislatura), mesmo tendo recebido parecer favorável da Comissão de Viação e Transportes.

Reforçamos aqui, portanto, alguns argumentos de que lançamos mão à época:

“(...) é absurda a necessidade de o cidadão recorrente, que

já não aceitou a penalidade que lhe está sendo imposta, por isso recorreu, ter que solicitar a concessão de um efeito suspensivo, quando comprovadamente nada teve de responsabilidade com o atraso no julgamento de seu processo, ainda com o risco de não ser concedido. Tudo isso como se o mundo e as pessoas estivessem à disposição dos órgãos e das autoridades de trânsito que não foram capazes de cumprir, tempestivamente, com suas obrigações”.

Em vista do exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares a este projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 2006.

Deputado ARY KARA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI N.º 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 XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

**Seção I
Da Autuação**

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II

Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

** Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

** § 4º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998 .*

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.

** § 5º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998 .*

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258.

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

RESOLUÇÃO Nº 17, DE 1989

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

TÍTULO IV
DAS PROPOSIÇÕES

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 105. Finda a legislatura, arquivar-se-ão todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara e ainda se encontrem em tramitação, bem como as que

abram crédito suplementar, com pareceres ou sem eles, salvo as:

I - com pareceres favoráveis de todas as Comissões;

II - já aprovadas em turno único, em primeiro ou segundo turno;

III - que tenham tramitado pelo Senado, ou dele originárias;

IV - de iniciativa popular;

V - de iniciativa de outro Poder ou do Procurador-Geral da República.

Parágrafo único. A proposição poderá ser desarquivada mediante requerimento do Autor, ou Autores, dentro dos primeiros cento e oitenta dias da primeira sessão legislativa ordinária da legislatura subsequente, retomando a tramitação desde o estágio em que se encontrava.

Art. 106. Quando, por extravio ou retenção indevida, não for possível o andamento de qualquer proposição, vencidos os prazos regimentais, a Mesa fará reconstituir o respectivo processo pelos meios ao seu alcance para a tramitação ulterior.

PROJETO DE LEI N.º 3.992, DE 2008

(Da Sra. Rebecca Garcia)

Acrescenta parágrafo ao art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a redução da velocidade limite em uma via.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta parágrafo ao art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a redução da velocidade limite em uma via.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 61.....

.....

§ 3º Qualquer redução do limite máximo de velocidade estabelecida em uma via será sinalizada por meio de placas de advertência que

comuniquem a mudança na situação de trânsito, conforme regulamentação do CONTRAN.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Estamos apresentando este projeto de lei para que não se criem situações de perigo ou de surpresa para os condutores, em vista das eventuais reduções de velocidade limite estabelecidas em uma via.

Essas reduções de velocidade requerem, por questões de segurança, a colocação, na via, de placas de advertência comunicando a mudança de situação no trânsito. Tal sinalização, na maioria dos casos não é implantada por omissão das autoridades, o que vem a trazer insegurança e perigo ao trânsito e a prejudicar os condutores, que podem vir a ser autuados, injustamente, como infratores.

O acréscimo de um parágrafo no art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer a obrigação, por parte da administração de trânsito, de advertir os condutores sobre a redução da velocidade limite na via torna-se uma indispensável medida para o aprimoramento da nossa lei de trânsito.

Pela importância dessa proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2008.

Deputada REBECCA GARCIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) 110 (cento de dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

** Item 1 com redação dada pela Lei nº 10.830, DE 23/12/2003.*

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.253, DE 2010

(Do Sr. Sandro Mabel)

Altera a redação do art. 285 e do § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre recurso contra infração.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 285 e do § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre recurso contra infração.

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso contra infração será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo, por solicitação do recorrente.

§ 2º

§ 3º O recurso que não for apreciado no prazo máximo de sessenta dias, contado de sua apresentação pelo recorrente, terá provimento imediato.”(NR)

Art. 3º O § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a

vigorar com a seguinte redação:

“Art. 288.....

.....

§ 2º O recurso que não for apreciado no prazo máximo de sessenta dias, contado de sua apresentação pelo recorrente, terá provimento imediato.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O mais sério problema que enfrenta um recorrente de infração de trânsito é a demora no julgamento do recurso pelos órgãos de trânsito. Relata-se que alguns recursos levam anos para serem apreciados em toda a instância administrativa, trazendo tremendas dificuldades para o proprietário do veículo .

Em nossa opinião, isso se deve a dois dispositivos que beneficiam a administração de trânsito e acobertam a sua morosidade e falta de interesse em ser ágil no julgamento desses recursos. O primeiro é o que estabelece que o recurso não terá efeito suspensivo (CTB, art. 285, § 1º). O segundo, é o que determina que no caso de penalidade de multa, o recurso das decisões da JARI somente será admitido se comprovado o recolhimento do valor dessa multa (CTB, art. 288, §2º).

Pelos dispositivos em vigor, o recorrente já é punido antes de ser julgado e, tendo pago a multa, a administração fica descansada, pois já arrecadou o que tinha de arrecadar, e posterga o quanto pode o exame do caso.

Assim, para acabar com esse problema que enfrenta o recorrente há que se alterar esses dois dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, da forma como estamos propondo neste projeto de lei.

Será importante lembrar que no primeiro recurso de infração que é apresentado, na defesa de autuação, o recorrente só paga a multa e recebe a pontuação quando há o indeferimento. Pode-se considerar, então, que para esse recurso há efeito suspensivo. Por que não continuar esse efeito se houver a necessidade de se recorrer a uma segunda instância de recursos?

Por outro lado, de nada adiantará alterar tais disposições, se não se impuser sanção pelo não cumprimento dos prazos para o julgamento do recurso, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

Para preencher essa lacuna, estamos propondo que se não for julgado no prazo máximo de sessenta dias, o recurso terá o seu provimento automático.

Acreditamos que com essas alterações que propomos se imporá maior agilidade da administração de trânsito, de forma a se evitar que o recorrente de infração enfrente dificuldades em licenciar ou comercializar o seu veículo.

Pela importância desta iniciativa, esperamos tê-la aprovada

pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 2010.

Deputado SANDRO MABEL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO**

**Seção I
Da Autuação**

.....

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.

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

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

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

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

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

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

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.089, DE 2011 **(Do Sr. Marcos Montes)**

Altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 285 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 285

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo.

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

JUSTIFICAÇÃO

São crescentes o volume de carros nas ruas do país e o conseqüente aumento de acidentes e infrações de trânsito. Sabe-se também que muitos são os casos em que a indústria da multa se utiliza desse fenômeno para lucrar indevidamente dos bons motoristas. Essa prática se alicerça e se agrava por haver uma incoerência no Código de Trânsito Brasileiro – CTB em não permitir o efeito suspensivo aos recursos administrativos diante as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARIs.

Esse projeto de lei visa corrigir essa distorção com base no princípio da presunção da inocência. Se ninguém pode ser considerado culpado judicialmente antes do trânsito em julgado, seria uma incoerência não estender essa

norma constitucional ao aspecto administrativo.

Os recursos interpostos às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI possui um prazo de trinta dias para ser avaliado e julgado. Suspende os efeitos da multa nesse curto espaço de tempo não ofende os objetivos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e ainda garante a ampla defesa e o contraditório.

Sendo essas as razões que nos levam a apresentar o projeto, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2011.

Deputado MARCOS MONTES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

.....
Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

.....
Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.128, DE 2012
(Do Sr. Antonio Bulhões)

Determina a instalação de placas especiais de advertência em vias e estradas equipadas com medidores de velocidade quando estas registrarem alteração da velocidade regulamentar permitida.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica obrigatória a instalação de placas especiais de advertência em vias e estradas equipadas com medidores de velocidade fixos ou móveis quando houver alteração do limite de velocidade em trechos inferiores a quinhentos metros.

Parágrafo único. As placas de advertência deverão somente informar acerca da alteração do limite de velocidade, não devendo conter informações acerca da fiscalização eletrônica.

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

JUSTIFICAÇÃO

O projeto ora sugerido visa garantir ao motorista a possibilidade de ser informado previamente das alterações de velocidades repentinas ocorridas nas vias e evitar a possibilidade de acidentes advindos de freadas bruscas para redução da velocidade.

Como é sabido, a Resolução do CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011, eliminou a necessidade de sinalização vertical informando a presença de medidores de velocidade nas vias.

Ocorre, porém, que, segundo reportagens divulgadas na imprensa, a alteração dos limites de velocidade vem confundindo os motoristas, que, no afã de evitarem as multas, acabam colocando em risco o trânsito, por meio de freadas bruscas.

Embora concordemos que há que se tomar medidas para coibir a violência no trânsito, cremos que nessa hipótese, onde em menos de 500 (quinhentos) metros houver alteração de limite, o motorista com a informação prévia de que a velocidade da via será modificada, poderá adequar-se e evitar acidentes ou ser multado inadvertidamente.

Lembramos que as placas de advertência somente alertarão o motorista sobre a mudança de velocidade, não irá enfraquecer a fiscalização eletrônica mediante a informação da existência dos aparelhos.

Sala das Sessões, em 27 de junho de 2012.

Deputado ANTONIO BULHÕES
PRB-SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

RESOLUÇÃO Nº 396, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos

automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e

Considerando a necessidade de padronização dos procedimentos referente à fiscalização eletrônica da velocidade;

Considerando que onde não houver sinalização regulamentar de velocidade, os limites máximos devem obedecer ao disposto no art. 61 do CTB;

Considerando a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para redução de acidentes e de sua gravidade; e

Considerando o contido no processo nº 80001.020255/2007-01;

Resolve:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

a) medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

b) controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou trecho por meio de sinalização (placa R-19) ou, na sua ausência, pelos limites definidos no art. 61 do CTB;

c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19).

§ 2º Quando for utilizado redutor eletrônico de velocidade, o equipamento deverá ser dotado de dispositivo (**display**) que mostre aos condutores a velocidade medida.

Art. 2º O medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

- a) Placa do veículo;
- b) Velocidade medida do veículo em km/h;
- c) Data e hora da infração;
- d) Contagem volumétrica de tráfego.

II- Conter:

- a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;

- b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;
- c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
- d) Data da verificação de que trata o inciso III do artigo 3º.

Parágrafo único. No caso de medidor de velocidade do tipo fixo, a autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea “b” e à numeração de que trata a alínea “c”, ambas do inciso II, podendo, para tanto, utilizar-se de seu sítio na internet.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.547, DE 2014

(Do Sr. Jovair Arantes)

Acrescenta o art. 61-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de afixação de placa indicativa de velocidade máxima permitida a cem metros de distância antes de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor, controlador ou redutor de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4128/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 61-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de afixação de placa indicativa de velocidade máxima permitida a cem metros de distância antes de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor, controlador ou redutor de velocidade.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte artigo 61-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 61-A É obrigatória, em rodovias federais, a instalação de placa indicativa de velocidade máxima permitida afixada a cem metros de distância antes de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor, controlador ou redutor de velocidade.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição busca reforçar o caráter educativo dos aparelhos medidores, controladores ou redutores de velocidade com o objetivo de prevenir acidentes. Os condutores de veículos serão alertados sobre a velocidade máxima permitida na rodovia antes da medição da velocidade do veículo.

Ante o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da proposição.

Sala das sessões, 13 de maio de 2014

Deputado Jovair Arantes
Líder do PTB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovia;

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; [*\(Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003\)*](#)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.165, DE 2014
(Do Sr. Hugo Motta)

Altera a redação do art. 285 e do § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre recurso contra infração.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-1576/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 285 e do § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre recurso contra infração.

Art. 2º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso contra infração será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo, por solicitação do recorrente.

§ 2º

§ 3º O recurso que não for apreciado no prazo máximo de sessenta dias, contado de sua apresentação pelo recorrente, terá provimento imediato.”(NR)

Art. 3º O § 2º do art. 288 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 288.....

.....

§ 2º O recurso que não for apreciado no prazo máximo de sessenta dias, contado de sua apresentação pelo recorrente, terá provimento imediato.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O mais sério problema que enfrenta um recorrente de infração de trânsito é a demora no julgamento do recurso pelos órgãos de trânsito. Relata-se que alguns recursos levam anos para serem apreciados em toda a instância administrativa, trazendo tremendas dificuldades para o proprietário do veículo .

Em nossa opinião, isso se deve a dois dispositivos que beneficiam a administração de trânsito e acobertam a sua morosidade e falta de interesse em ser ágil no julgamento desses recursos. O primeiro é o que estabelece que o recurso não terá efeito suspensivo (CTB, art. 285, § 1º). O segundo, é o que determina que no caso de penalidade de multa, o recurso das decisões da JARI somente será admitido se comprovado o recolhimento do valor dessa multa (CTB, art. 288, §2º).

Pelos dispositivos em vigor, o recorrente já é punido antes de ser julgado e, tendo pago a multa, a administração fica descansada, pois já arrecadou o que tinha de arrecadar, e posterga o quanto pode o exame do caso.

Assim, para acabar com esse problema que enfrenta o recorrente há que se alterar esses dois dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, da forma como estamos propondo neste projeto de lei.

Será importante lembrar que no primeiro recurso de infração que é apresentado, na defesa de autuação, o recorrente só paga a multa e recebe a pontuação quando há o indeferimento. Pode-se considerar, então, que para esse recurso há efeito suspensivo. Por que não continuar esse efeito se houver a necessidade de se recorrer a uma segunda instância de recursos?

Por outro lado, de nada adiantará alterar tais disposições, se não se impuser sanção pelo não cumprimento dos prazos para o julgamento do recurso, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

Para preencher essa lacuna, estamos propondo que se não for julgado no prazo máximo de sessenta dias, o recurso terá o seu provimento automático.

Acreditamos que com essas alterações que propomos se imporá maior agilidade da administração de trânsito, de forma a se evitar que o recorrente de infração enfrente dificuldades em licenciar ou comercializar o seu veículo.

Pela importância desta iniciativa, esperamos tê-la aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 02 de dezembro de 2014.

Deputado HUGO MOTTA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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 XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º [\(Revogado pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010\)](#)

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

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

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

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

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

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

PROJETO DE LEI N.º 154, DE 2015

(Do Sr. Antonio Bulhões)

Acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a instalação de placa indicativa de velocidade máxima permitida no mesmo local do equipamento de fiscalização.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4128/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 61-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para obrigar a instalação de placa indicativa de velocidade máxima permitida no mesmo local do equipamento de fiscalização.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 61-A:

“Art. 61-A. É obrigatória a existência de sinalização prévia, bem como a colocação de placa indicativa da velocidade máxima permitida para a via no local de instalação ou operação de radar, aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor, controlador ou redutor de velocidade, nos termos de regulamentação do CONTRAN.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Sem dúvida, o controle de velocidade nas vias abertas ao trânsito constitui uma das principais ferramentas, à disposição das autoridades e dos órgãos públicos que gerem o trânsito, para evitar excessos e aumentar as condições de segurança de nossas rodovias, avenidas e ruas.

Justamente pela importância desse controle, não podemos aceitar o risco de vê-lo banalizado ou mesmo desvirtuado, com seu direcionamento apenas como meta arrecadatória de recursos de multas, perdendo-se o caráter

educativo que deve sempre prevalecer no uso desse tipo de instrumento.

Por essa razão, o presente projeto de lei tem por objetivo garantir que a fiscalização de velocidade possa ocorrer e cumprir seus objetivos em nossas vias, resguardando, entretanto, o direito do motorista de saber exatamente a qual limite de velocidade está sujeito o tráfego de seu veículo em determinado ponto da via, em especial nos locais de fiscalização.

Evita-se, assim, algumas verdadeiras arapucas da chamada “indústria das multas”, armadas por alguns gestores públicos e por empresas “parceiras”, nem sempre com intenções tão claras.

Pelas razões apresentadas, esperamos ver esta proposta rapidamente aprovada por nossos Pares.Sala das Sessões, em 03 de fevereiro de 2015.

Deputado ANTONIO BULHÕES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
.....

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- I - vias urbanas:
 - a) via de trânsito rápido;
 - b) via arterial;
 - c) via coletora;
 - d) via local;
- II - vias rurais:
 - a) rodovias;
 - b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

- I - nas vias urbanas:
 - a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
 - b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
 - c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
 - d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;
- II - nas vias rurais:
 - a) nas rodovia;
 - 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003\)](#)
 - 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

PROJETO DE LEI N.º 3.742, DE 2015

(Do Sr. Vinicius Carvalho)

Acrescenta o artigo 61-A à Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - para determinar a realização de consultas à comunidade para alteração dos limites de velocidade de vias urbanas

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3992/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se o seguinte artigo 61-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”:

“Art. 61-A. Qualquer alteração em limite de velocidade em vias urbanas que causem impacto significativo no tráfego deverá ser precedida de estudos técnicos e consulta à comunidade por meio de audiência pública.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A alteração nos limites de velocidade em vias urbanas pode trazer sérias consequências para os moradores, usuários daquela via e serviços essenciais. No município de São Paulo a redução dos limites de velocidades nas marginais Tietê e Pinheiros vem causando inúmeros transtornos à população, como por exemplo, a possibilidade de aumento do número de assalto na rodovia, engarrafamentos, aumento no percurso da viagem, enfim, uma série de transtornos que podem ser evitados se forem apresentados estudos que comprovem a necessidade de alteração nos limites de velocidade bem como consulta a comunidade envolvida, onde poderão ser apresentadas outras sugestões com as quais o Poder Público poderá avaliar para tomar a decisão que traga menos transtornos.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2015.

Deputado **Vinicius Carvalho** (PRB/SP)

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias;
 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003)*

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

PROJETO DE LEI N.º 3.889, DE 2015
(Do Sr. José Airtton Cirilo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sinalização de equipamentos de fiscalização eletrônica dos veículos.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-154/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 90 da Lei nº 9.503,

de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a sinalização dos redutores eletrônicos de velocidade de veículos, denominados barreiras ou lombadas eletrônicas.

Art. 2º O art. 90 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte §3º:

“Art. 90.

.....

§ 3º Os locais onde se realiza a fiscalização de trânsito por meio de redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica), deverão ser pintados em cores fluorescentes, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A fiscalização eletrônica de velocidade de veículos é medida já costumeira nas vias do País, mostrando-se essencial para o aumento da segurança do tráfego. Certamente, locais monitorados por instrumentos são menos sujeitos a abusos cometidos por motoristas imprudentes.

Sem deixar de reconhecer a importância do controle de velocidade nas ruas e rodovias, devemos cuidar para que outro tipo de abuso também não ocorra, que é o abuso decorrente da sanha arrecadatória do Estado, mais especificamente no que se refere à chamada “indústria das multas”. Esse tipo de conduta estatal acaba por desvirtuar objetivos primordiais da fiscalização de trânsito, notadamente a segurança e a educação dos condutores.

Dessa forma, o presente projeto de lei visa estabelecer que os locais onde estão instalados os redutores eletrônicos de velocidade, as chamadas barreiras ou lombadas eletrônicas, sejam pintados com cores fluorescentes, de forma a alertar devidamente os condutores.

Aqui devemos lembrar que as lombadas eletrônicas são medidores de velocidade do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinados a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via. Nada mais justo, assim, que os locais de sua instalação sejam destacados e ofereçam plena visibilidade do equipamento.

Diante do exposto, contamos com o apoio de nossos Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 9 de dezembro de 2015.

Deputado JOSÉ AIRTON CIRILO

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 IV

DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

PROJETO DE LEI N.º 4.200, DE 2015
(Do Sr. Marcelo Belinati)

Acrescenta os parágrafos 3º e 4º no art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer a obrigatoriedade de placas que indiquem mudança de velocidade da via, nos dois lados da pista, nas pistas múltiplas, com canteiro central.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-4128/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 62 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescidos dos seguintes § 3º e § 4º:

“ Art. 61.

§ 3º. É obrigatória a instalação de sinalização de alteração de limite de velocidade nas duas laterais das vias múltiplas de mesmo sentido, caso sejam separadas das vias de sentido inverso por canteiro central.

§ 4º. A sinalização mencionada no parágrafo anterior pode ser também instalada sobre as pistas, desde que contemple todas as faixas de rodagem”. (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do presente Projeto de Lei é evitar um problema que pode causar sérios riscos ao cidadão que trafega nas rodovias brasileiras, a deficiência de sinalização nas rodovias de pistas múltiplas.

Trafegar nas rodovias brasileiras é uma verdadeira missão, que exige, além de muito dinheiro, uma atenção descomunal. Um mesmo trecho de uma rodovia federal de não mais do que 100 km (cem quilômetros), que não passe por qualquer cidade, nem apresente curvas acentuadas, pode ter mais de 10 mudanças de velocidade máxima. Num trecho a velocidade é de 110 km por hora, dali 05 km, cai para 60 km por hora sem razão qualquer. Isso pode trazer sérios problemas aos motoristas.

Caso um motorista em uma via de 110km/h, passar junto a um caminhão, ultrapassando-o, por uma placa que indique mudança para 60km/h, não irá visualizar a placa. Deparando-se mais adiante, com uma curva acentuada, poderá sofrer graves consequências. Ainda, Se depois de passar pela placa sem vê-la, mantiver os 110km/h e for multado, vai ficar dois meses sem carteira de motorista, pois vai exceder em 50% a velocidade da via!! Se for um profissional do volante, vai perder o emprego. Isso não é justo!

Para evitar tais problemas, urge que as rodovias de pistas múltiplas em nosso país passem a contar com as placas nos dois lados da via. Desta forma, vamos evitar que fatalidades aconteçam por conta de pequenos detalhes, como uma simples placa coberta pela passagem de outro veículo.

Portanto, tendo em vista o dever de todos, em especial dos membros desta Nobre Casa, de buscar soluções para a segurança e bem-estar da população, vimos apresentar a presente proposição.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que busca o desenvolvimento de nossa Pátria.

Sala das Sessões, em 22 de dezembro de 2015.

Deputado **Marcelo Belinati**
PP/PR

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias;
1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (VETADO)

PROJETO DE LEI N.º 4.222, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Altera o art. 62 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer velocidade mínima nas rodovias, atualizando a legislação de trânsito e com isso evitar variações bruscas de velocidade em uma mesma via, que aumenta a insegurança nas vias e objetivam somente aumentar o número de multas aplicadas nos motoristas.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3992/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 62 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

§ 1º. Em qualquer caso, a velocidade das rodovias brasileiras, não poderá ser inferior a 80 km, salvo em caso de trechos urbanos, curvas acentuadas ou em casos extraordinários que envolvam risco a vidas humanas.

§ 2º. Os casos extraordinários descritos no parágrafo anterior, deverão ser devidamente justificados pela autoridade máxima do órgão de trânsito com jurisdição sobre a via e instruídos com provas desta necessidade”. (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do presente Projeto de Lei é atualizar uma legislação de trânsito ainda baseada nos veículos dos anos 60 e ao mesmo tempo, evitar variações bruscas de velocidade em uma mesma via, que aumenta a insegurança nas vias e objetivam somente aumentar o número de multas aplicadas nos motoristas.

Trafegar nas rodovias brasileiras é uma verdadeira missão, que exige, além de muito dinheiro, por conta de infinitos pedágios e o preço do combustível, uma atenção descomunal. Um mesmo trecho de uma rodovia federal de não mais do que 100 km (cem quilômetros), que não passe por qualquer cidade, nem apresente curvas acentuadas, pode ter mais de 10 mudanças de velocidade máxima. Num trecho a velocidade é de 110 km por hora, dali 5 km, cai para 60 km/h sem razão qualquer.

Caso um motorista em uma via de 110km/h, passar junto a um caminhão, ultrapassando-o, por uma placa que indique mudança para 60km/h, não irá visualizar a placa. Se depois, mantendo os 110km/h for multado, vai ficar dois meses sem carteira de motorista, pois vai exceder em 50% a velocidade da via!! Se for um profissional do volante, vai perder o emprego. Isso não é justo!

Veja o que a especialista Lúcia Maria Brandão, Mestre em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, falou sobre os limites no Brasil em uma entrevista ao site da fabricante de equipamentos de fiscalização Perkons¹:

“No Brasil não há um método consagrado para definição do limite de velocidade de circulação viária. (...). Infelizmente, cada órgão de trânsito com circunscrição sobre a via define os limites de velocidades sem critério prévio. E não há nenhum órgão que vá aferir se o limite de velocidade de circulação estabelecido para cada trecho de via é seguro para seus cidadãos”.

Como Lúcia mencionou, não há apenas um método, e quase sempre os limites aplicados são os valores padrão dispostos como referência no Código de Trânsito Brasileiro de acordo com o tipo da via — 110 km/h para rodovias, 60 km/h para estradas, 80 km/h para vias rápidas, 20 km/h para vias locais etc —, sem muita clareza sobre os critérios adotados.

A ausência de um órgão que verifique a adequação dos limites, também resulta em algo que vem acontecendo com alguma frequência ultimamente: a redução dos limites em nome de uma suposta segurança que não chega nunca, como mostram os números de vítimas fatais cada vez maiores.

A redução dos limites quase sempre vem acompanhada de radares eletrônicos — nunca de fiscalização ostensiva por agentes de carne e osso, muito mais eficientes por serem capazes de flagrar infrações que os radares

¹ <http://www.flatout.com.br/qual-real-funcao-dos-limites-de-velocidade-nas-estradas-e-avenidas-brasileiras/>

não conseguem. Assim, temos um número de multas cada vez maior (e consequentemente recordes de arrecadação), mas nenhuma melhoria significativa na segurança viária em geral.

O risco, contudo, não é a infração dos limites, e sim as diferenças de velocidade resultantes desse comportamento observado. Imagine uma multidão de pessoas caminhando na mesma velocidade quando, repentinamente, uma delas para. A multidão “atropela” a pessoa que parou, não é mesmo? Agora substitua “pessoas” por “carros” e o conceito ficará mais claro.

Quem explica isso é o estudo publicado por David Solomon em 1964 nos EUA, conhecido como “Crash Risk Curve”, que pesquisou a relação entre a velocidade média e os índices de colisões.

Solomon observou mais de 10.000 carros e seus motoristas e como as condições de veículo, via e outros motoristas afetam as chances de acidentes. Ele descobriu que a probabilidade de se envolver em um acidente em relação à velocidade forma um gráfico em U, no qual as velocidades mais próximas do ponto médio (velocidade média) são aquelas onde há menos chances de acidentes.

Se em uma rodovia com velocidade média (operacional) de 110 km/h for estabelecido trecho com limite de 60 km/h, as pessoas continuarão dirigindo a 110 km/h (a menos que haja fiscalização), e quem trafegar a 60 km/h se tornará um elemento de risco para aqueles que transitam a 85 km/h, pois estará muito abaixo da velocidade média de tráfego da via.

Cumprе ressaltar, que o limite de velocidade máxima de nossas estradas foi baseado em veículos de 30 anos atrás, que utilizavam tecnologias totalmente defasadas em relação ao que existe hoje. É certo que alguns ainda circulam, mas seria mais vantajoso para a economia nacional, dar subsídios para que estes veículos sejam substituídos do que obrigar todos os veículos do Brasil a perderem mais tempo nas estradas por conta deles. Tempo é dinheiro.

Portanto, tendo em vista o dever de todos, em especial dos membros desta Nobre Casa, de buscar soluções para o desenvolvimento do país, vimos apresentar a presente proposição.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que atendendo ao princípio da eficiência, busca o desenvolvimento de nossa Pátria.

Sala das Sessões, em 22 de dezembro de 2015.

Deputado **Marcelo Belinati**
PP/PR

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.626, DE 2016

(Do Sr. Roberto de Lucena)

"Altera os artigos 61 e 320 da Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997, que - institui o Código de Trânsito Brasileiro - acerca da sinalização dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade e dá outras providências".

DESPACHO: APENSE-SE À(AO) PL-4128/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997 - passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 61 -----

§3º. É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a velocidade máxima permitida da via, a uma distância de 500 metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

I - É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a uma distância de 200 metros, advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

II – Nos casos em exista algum dos tipos de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade fixos, estáticos ou portáteis, instalados anteriormente à vigência desta lei e que não haja a sinalização de que trata este artigo, em seu parágrafo terceiro inciso primeiro, o ato infracional será considerado nulo e não produzirá seus efeitos.

§4º. Fica proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis, que são os medidores de velocidade instalados em

veículos em movimento, procedendo a medição ao longo da via.

§5º. Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei.

Art. 2º. O art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997 - passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320 -----

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, campanhas publicitárias de educação de trânsito, ampliação, duplicação, recapeamento de vias públicas. (NR)

§2º. As rodovias e estradas públicas, sob concessão de empresas privadas, onde houver a cobrança de pedágios, em hipótese alguma serão beneficiárias das hipóteses de aplicação de receitas de que tratam este artigo.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º. Revogam – se às disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, por meio da Resolução número 396 DE 13 de dezembro de 2011, revogou a obrigatoriedade da existência de sinalização, por meio de placas de advertência, dando conta da existência de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade.

Tal fato se deu, em detrimento da interpretação de que os condutores de veículos automotores, devam obrigatoriamente conhecer, e, saber identificar os limites de velocidade de estradas e rodovias, levando – se em conta apenas suas características técnicas e as condições de trânsito. Conforme podemos observar a seguir:

Artigo 61 do CTB:

Capítulo III - DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

Novo inciso II (a contar de 01/11/16):

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

3. (revogado);

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

(Redação do inciso II dada pela Lei n. 13.281/16).

É no mínimo absurdo, que o legislador exija do cidadão comum tal observância, uma vez que em situações do cotidiano, e principalmente em questões ligadas ao trânsito, é perfeitamente cabível o desarrimo, em que pese à atenção e a diligência sejam primordiais.

Não se pode esperar que o condutor de veículo automotor, além de sua apreensão normal em virtude dos casos fortuitos do trânsito, esteja atento às características técnicas da via em que se encontra. Tal exigência se dá apenas com intuito punitivo, e em nada auxilia na redução do número de acidentes, ao contrário, é notório que o motorista ao avistar os radares, como são popularmente conhecidos, de imediato aciona os freios do veículo, fato tal que ocasiona inúmeras colisões, sendo em suas maiores causas causadoras de vítimas fatais.

Acerca do tema, o doutrinador Julyver Modesto de Araújo faz as seguintes ponderações:

A determinação da velocidade máxima para os veículos, nas vias terrestres abertas à circulação, dependerá da análise do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, com circunscrição sobre o local, que deverá avaliar as características técnicas e as condições de trânsito; portanto, a regra é que cada via tenha um limite específico de velocidade, informado aos condutores por meio da placa R-19 (velocidade máxima permitida), em múltiplos de 10 km; somente na ausência desta sinalização, é que serão aplicados os limites previstos no § 1º do artigo 61, de acordo com a classificação das vias determinada pelo artigo precedente.

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 180/05, que versa sobre a sinalização vertical de regulamentação, ao tratar da implantação desta placa, também estabelece

as diretrizes básicas para a regulamentação da velocidade máxima permitida e os procedimentos, tabelas e métodos de cálculo, levando-se em conta alguns fatores, como a velocidade média de 85% dos veículos que transitam pelo local; a classificação da via; os indicadores físicos (pista simples ou dupla) e o número de faixas de trânsito por sentido.

Quando instalada a placa R-19, o limite de velocidade imposto é válido a partir do ponto onde o sinal é colocado, até onde houver outra que a modifique, ou enquanto a distância percorrida não for superior ao intervalo estabelecido na tabela de “distâncias máximas entre placas R-19”, prevista na Resolução nº 180/05: para velocidade inferior ou igual a 80 km/h, a distância máxima entre uma placa e outra é de 1 km, nas vias urbanas; e 10 km, nas vias rurais; para velocidade superior a 80 km/h, é de 2 km e 15 km, respectivamente. Após estas distâncias máximas, não havendo qualquer placa R-19 adicional, passam a valer as velocidades genéricas do artigo 61.

O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via também pode estabelecer limites diferenciados por tipo de veículo, situação em que a placa R-19 deve estar acompanhada de informação complementar, nos termos do Anexo V da Resolução do Contran nº 396/11, que classifica os veículos em duas denominações: “veículos leves” (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total inferior ou igual a 3.500 kg) e “veículos pesados” (ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações, além dos veículos leves tracionando outro veículo).

Para a redução de velocidade, ainda prevê a Resolução nº 180/05 a necessidade de atendimento aos “procedimentos para regulamentar a redução de velocidade”, com base em estudos de engenharia que levem em conta diversos fatores, entre os quais: tempo de percepção/reação do condutor; distância de frenagem em função da redução, de forma a garantir a segurança; e distância de legibilidade da placa.

A condução de veículo em excesso de velocidade configura a infração de trânsito do artigo 218, que possui uma gradação, conforme o valor excedido: até 20%, classificada como média; de 20 a 50%, grave; e mais de 50%, gravíssima (com multa multiplicada por três e suspensão do direito de dirigir). Para fiscalização, é obrigatória a utilização de equipamento medidor de velocidade (conforme regulamentação da Resolução nº 396/11) e, ainda, deve-se descontar, do valor medido, os erros máximos admissíveis para os medidores (previstos na Portaria do Inmetro nº 115/98): 7 km/h, para as velocidades de até 100 km/h; e 7% para as velocidades superiores. (Fonte: Site CTB Digital, acesso: http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=177&campo_busca=&artigo=61).

Há que se falar nas chamadas “indústrias da multa”, onde a intenção do poder público, é punir e arrecadar, ao invés de educar e prevenir. A norma do Contran mudou ainda a exigência de estudo prévia para radares móveis em rodovias. Agora, qualquer ponto pode ser fiscalizado. Além disso, tais aparelhos podem ser instalados mesmo em trechos de rodovias sem sinalização da velocidade máxima permitida.

Em detrimento da supracitada indústria da multa, o doutrinador Marcelo Batlouni Mendroni leciona:

É realmente lamentável a situação constrangedora gerada pelo poder público contra o cidadão e contribuinte honesto neste País. Refiro-me

às autuações das multas de trânsito.

São colocados radares, estrategicamente, pelas cidades e pelas rodovias. Mas são colocados, justamente após trechos de descida, nos quais os veículos, naturalmente, e por causa da gravidade, desenvolvem maior velocidade.

Outras vezes são colocados após sinalizações que mudam desordenadamente, e eu diria, propositadamente, para gerar situação impossível de acerto pelo motorista. Por exemplo, insta-se uma placa de 100 km/h, logo a seguir, outra de 60 km/h – neste trecho vai o radar. E depois outra de 90 km/h. Não adianta entender a lógica da mudança das sinalizações, pois são, de fato, propositadamente inseridos em contexto injustificado – para gerar autuação.

As autuações, no mais das vezes, não trazem qualquer prova de que foi o próprio veículo o autuado. Sem fotografias. Tampouco provam que o radar estivesse aferido. Dizem e por vezes fazem constar a aferição, mas não provam. Aliás, nesse ponto, desconfia-se de que os tais aparelhos de radares possam estar propositadamente mal aferidos. Em meio a tanta corrupção nos poderes públicos – e agora a “bola da vez é o governo Federal”, mas os governos estaduais e municipais não escapariam a investigações do mesmo nível. Sugere-se que as empresas contratadas para a instalação dos radares (quando não o próprio governo) fraudem as autuações, evidentemente para gerar mais receita. E nada pode fazer o contribuinte, a não ser se conformar.

Mas ainda falta a parte mais grave. Jamais se leva em conta as circunstâncias em que a autuação foi gerada. Em caso de excesso de velocidade, por exemplo, como o cidadão faz para provar que, por exemplo, fugia de um sequestro ou de um assalto? Ou que se sentia mal e buscava atendimento médico? Ou que socorria alguém? Ou que buscava dar passagem a veículo de ambulância ou da Polícia? O cidadão pode até matar alguém, e as circunstâncias lhe garantem ampla defesa, para que demonstre – no processo, por exemplo, que o fez em legítima defesa. E não será punido. Mas se for autuado por infração de trânsito, valerá somente a palavra, ou melhor, a geração do auto de infração, sem viabilidade de apresentação de defesa. E o dinheiro entrará mais uma vez – imoralmente para os cofres públicos, na chamada “indústria das multas”. E mais ainda, a tal “pontuação”, gerada depois de tanto constrangimento ao motorista. É sistema programado para dificultar a ação defensiva do contribuinte, estou seguro. (Fonte: Site Âmbito Jurídico.com.br, acesso: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=694).

O art. 90 do CTB também é bem claro ao dispor que “Não serão aplicadas as sanções previstas no Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente e

incorreta”. O cidadão tem o direito ser fiscalizado de acordo com as normas legais. O poder concedido ao Estado para fiscalizá-lo não é um poder ilimitado, em que aquele pode fiscalizar da forma como bem lhe aprouver e fora dos liames legais. Mesmo sob o pretexto de reprimir a prática de infrações de trânsito, o Estado deve submissão às leis, pois os fins, por mais nobres que sejam, não podem justificar os meios ilegais de vigilância. Pensar o contrário é se aproximar dos ditames arbitrários, desmedidos e abusivos.

Não se discute a prática da infração de trânsito, mas sim a forma como a prova dessa suposta infração foi obtida.

Não obstante, diversas decisões judiciais têm anulado autuações de trânsito que se valem dos meios escusos outrora mencionados, com único intuito de punir o contribuinte, afanando – lhe suas finanças, cite-se a seguinte ementa:

"Apelação Cível Mandado de Segurança Multa por infração de trânsito - Radar eletrônico Excesso de velocidade Equipamento de fiscalização instalado sob um viaduto, o que impede a garantia de sua visibilidade pelos motoristas. Inobservância da Resolução 396/2011 do CONTRAN Situação paradigma que corrobora as alegações da impetrante - Entendimento jurisprudencial sobre o tema - Sentença mantida e ratificada, nos termos do art. 252 do Regimento Interno desta Egrégia Corte NEGA-SE PROVIMENTO AO REEXAME NECESSÁRIO E AO RECURSO VOLUNTÁRIO." (TJ/SP; Proc. 0016289-92.2013.8.26.0053; Relator: Xavier de Aquino; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 1ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 12/08/2014; Data de registro: 14/08/2014).

O Estado deve atuar rigorosamente dentro dos limites da lei, nunca além. Sendo a base e o arquétipo para o cidadão, pois só assim terá condições de exigir que o contribuinte cumpra com suas obrigações.

Dada a importância do tema, peço o apoio dos meus pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 20 de junho de 2016.

Roberto de Lucena
Deputado Federal PV/SP

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 III **DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

.....
 Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; ([Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003](#)) ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora. ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

1. ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

2. ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

c) ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

.....
 CAPÍTULO VII
 DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

.....
 Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

.....
 CAPÍTULO VIII
 DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO
 POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

.....
 CAPÍTULO XV
 DAS INFRAÇÕES

.....
 Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: (["Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#))

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)*](#)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)*](#)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)*](#)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

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.

Parágrafo único. 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. [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

§ 2º [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

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)

Art. 322. (VETADO)

Art. 323. O CONTRAN, em cento e oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de vinte UFIR por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

.....

RESOLUÇÃO Nº, 396 DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e

Considerando a necessidade de padronização dos procedimentos referente à fiscalização eletrônica da velocidade;

Considerando que onde não houver sinalização regulamentar de velocidade, os limites máximos devem obedecer ao disposto no art. 61 do CTB;

Considerando a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para redução de acidentes e de sua gravidade; e

Considerando o contido no processo nº 80001.020255/2007-01;

RESOLVE:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

a) medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

b) controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou trecho por meio de sinalização (placa R-19) ou, na sua ausência, pelos limites definidos no art. 61 do CTB;

c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19).

§ 2º Quando for utilizado redutor eletrônico de velocidade, o equipamento deverá ser dotado de dispositivo (display) que mostre aos condutores a velocidade medida.

Art. 2º O medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

a) Placa do veículo;

b) Velocidade medida do veículo em km/h;

c) Data e hora da infração;

d) Contagem volumétrica de tráfego.

II- Conter:

a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;

b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;

c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

d) Data da verificação de que trata o inciso III do artigo 3º.

Parágrafo único. No caso de medidor de velocidade do tipo fixo, a autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea “b” e à numeração de que trata a alínea “c”, ambas do inciso II, podendo, para tanto, utilizar-se de seu sítio na internet.

Art. 3º O medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, atendendo à legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II - ser aprovado na verificação metrológica pelo INMETRO ou entidade por ele delegada;
 III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

Art. 4º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

§ 1º Não é obrigatória a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nos arts. 2º e 3º.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º e 5º devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II - ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI dos respectivos órgãos ou entidades.

III - ser encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito da União e aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, quando por eles solicitados.

§ 7º Quando em determinado trecho da via houver instalado medidor de velocidade do tipo fixo, os equipamentos dos tipos estático, portátil e móvel, somente poderão ser utilizados a uma distância mínima daquele equipamento de:

I – quinhentos metros em vias urbanas e trechos de vias rurais com características de via urbana;

II - dois quilômetros em vias rurais e vias de trânsito rápido.

Art. 5º A notificação da autuação/penalidade deve conter, além do disposto no CTB e na legislação complementar, expressas em km/h:

I - a velocidade medida pelo instrumento ou equipamento medidor de velocidade;

II - a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade; e

III - a velocidade regulamentada para a via.

§ 1º Para configuração das infrações previstas no art. 218 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da subtração da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento pelo erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade e tabela para enquadramento infracional constantes do Anexo II.

§ 2º Para configuração da infração prevista no art. 219 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da soma da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento com o erro máximo admitido previsto na legislação metrológica

em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade constante do Anexo III.

§ 3º A informação de que trata o inciso III, no caso da infração prevista no art. 219 do CTB, é a velocidade mínima que o veículo pode transitar na via (cinquenta por cento da velocidade máxima estabelecida).

Art. 6º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 1º A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido sinalizadas com a placa R-19 conforme legislação em vigor e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 (cinco) km.

§ 2º No caso de fiscalização de velocidade com medidor dos tipos portátil e móvel sem registrador de imagens, o agente de trânsito deverá consignar no campo “observações” do auto de infração a informação do local de instalação da placa R-19, exceto na situação prevista no art. 7º.

§ 3º Para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

§ 4º Para a fiscalização de velocidade em local/trecho sinalizado com placa R-19, em vias em que ocorra o acesso de veículos por outra via pública que impossibilite, no trecho compreendido entre o acesso e o medidor, o cumprimento do disposto no caput, deve ser acrescida, nesse trecho, outra placa R-19, assegurando ao condutor o conhecimento acerca do limite de velocidade fiscalizado.

§ 5º Em locais/trechos onde houver a necessidade de redução de velocidade pontual e temporária por obras ou eventos, desde que devidamente sinalizados com placa R-19, respeitadas as distâncias constantes do Anexo IV, poderão ser utilizados medidores de velocidade do tipo portátil ou estático.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, o agente de trânsito deverá produzir relatório descritivo da obra ou evento com a indicação da sinalização utilizada, o qual deverá ser arquivado junto ao órgão de trânsito responsável pela fiscalização, à disposição das JARI, CETRAN, CONTRADIFE e CONTRAN.

§ 7º É vedada a utilização de placa R-19 que não seja fixa, exceto nos casos previstos nos §§ 5º e 6º.

Art. 7º Em trechos de estradas e rodovias onde não houver placa R-19 poderá ser realizada a fiscalização com medidores de velocidade dos tipos móvel, estático ou portátil, desde que observados os limites de velocidade estabelecidos no § 1º do art. 61 do CTB.

§ 1º Ocorrendo a fiscalização na forma prevista no caput, quando utilizado o medidor do tipo portátil ou móvel, a ausência da sinalização deverá ser informada no campo “observações” do auto de infração.

§ 2º Para cumprimento do disposto no caput, a operação do equipamento deverá estar visível aos condutores.

Art. 8º Quando o local ou trecho da via possuir velocidade máxima permitida por tipo de veículo, a placa R-19 deverá estar acompanhada da informação complementar, na forma do Anexo V.

§ 1º Para fins de cumprimento do estabelecido no caput, os tipos de veículos registrados e licenciados devem estar classificados conforme as duas denominações descritas a seguir:

I - “VEÍCULOS LEVES” correspondendo a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total -

PBT inferior ou igual a 3.500 kg.

II - “VEÍCULOS PESADOS” correspondendo a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações.

§ 2º “VEÍCULO LEVE” tracionando outro veículo equipara-se a “VEÍCULO PESADO” para fins de fiscalização.

Art. 9º São exemplos de sinalização vertical para atendimento do art. 8º, as placas constantes do Anexo V .

Parágrafo único. Poderá ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.

Art. 10. Os órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via têm o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar seus procedimentos às disposições contidas no § 3º do art. 1º e no § 6º do art. 4º.

Parágrafo único. As exigências contidas na alínea “d” do inciso I e alínea “d” do inciso II do art. 2º aplicam-se aos equipamentos novos implantados a partir de 1º de janeiro de 2013.

Art. 11. As disposições desta Resolução não se aplicam à fiscalização das condutas tipificadas como infração no art. 220 do CTB.

Art. 12. Ficam revogados o art. 3º e o Anexo II da Resolução CONTRAN nº 202/2006 e as Resoluções CONTRAN nº146/2003, 214/2006 e 340/2010.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Júlio Ferraz Arcoverde
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Guiovaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

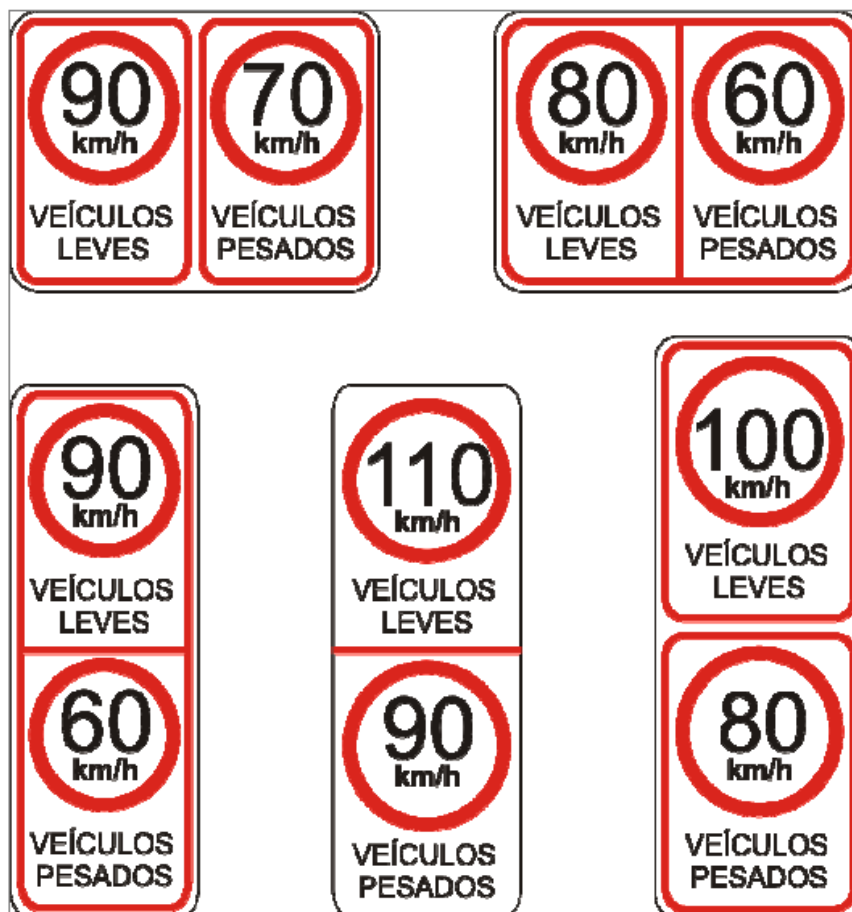
Tânia Maria F Bazan
Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

ANEXO V

EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECÍFICA PARA LIMITE DE VELOCIDADE MÁXIMA POR TIPO DE VEÍCULO NO MESMO TRECHO DA VIA



Observações:

1. As placas ilustradas são exemplos para atendimento ao disposto nesta Resolução, podendo ser estabelecidos outros limites de velocidades, devidamente justificados por estudos técnicos.
2. A diagramação das placas deve seguir o disposto no Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução CONTRAN nº 180/05.

LEI Nº 10.830, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2003

Altera os arts. 61, 105 e 338 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre especificidades dos veículos de duas e de três rodas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61.....

§ 1º

II -

a)

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

....." (NR)

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

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

Brasília, 23 de dezembro de 2003; 182º da Independência e 115º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Márcio Thomaz Bastos

Olívio de Oliveira Dutra

LEI Nº 13.281, DE 4 DE MAIO DE 2016

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

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

"Art. 12.

.....

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

.....

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

"Art. 19.

.....

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

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

.....

§ 4º (VETADO)." (NR)

"Art. 24.

.....

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos;

....." (NR)

"Art. 29.

.....

XIII - (VETADO).

....." (NR)

"Art. 61.....

§ 1º

II -

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

3. (revogado);

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

....."(NR)

"Art. 77-E.....

III - multa de R\$ 1.627,00 (mil, seiscentos e vinte e sete reais) a R\$ 8.135,00 (oito mil, cento e trinta e cinco reais), cobrada do dobro até o quádruplo em caso de reincidência.

....." (NR)

"Art. 80.

§ 3º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário." (NR)

"Art. 95.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito.

....." (NR)

"Art. 100.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos.

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

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

"Art. 104.

§ 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.

§ 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." (NR)

"Art. 115.

§ 9º As placas que possuírem tecnologia que permita a identificação do veículo ao qual estão atreladas são dispensadas da utilização do lacre previsto no caput, na forma a ser regulamentada pelo Contran." (NR)

"Art. 119.

§ 1º Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem o prévio pagamento ou o depósito, judicial ou administrativo, dos valores correspondentes às infrações de trânsito cometidas e ao ressarcimento de danos que tiverem causado ao patrimônio público ou de particulares, independentemente da fase do processo administrativo ou judicial envolvendo a questão.

§ 2º Os veículos que saírem do território nacional sem o cumprimento do disposto no § 1º e que

posteriormente forem flagrados tentando ingressar ou já em circulação no território nacional serão retidos até a regularização da situação." (NR)

"Art. 133.

Parágrafo único. O porte será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado." (NR)

"Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito.

.....
§ 2º Os militares das Forças Armadas e os policiais e bombeiros dos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações serão dispensados, para a concessão do documento de habilitação, dos exames aos quais se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo Contran.

§ 3º O militar, o policial ou o bombeiro militar interessado na dispensa de que trata o § 2º instruirá seu requerimento com ofício do comandante, chefe ou diretor da unidade administrativa onde prestar serviço, do qual constarão o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópia das atas dos exames prestados.

....." (NR)

"Art. 162.....

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (duas vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

....." (NR)

"Art. 181.....

XX - nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

....." (NR)

"Art. 231.....

V -

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

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

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

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);

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);

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

....." (NR)

"Art. 252....."

Parágrafo único. A hipótese prevista no inciso V caracterizar-se-á como infração gravíssima no caso de o condutor estar segurando ou manuseando telefone celular." (NR)

"Art. 258....."

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos);

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos);

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos);

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos).

§ 1º (Revogado).

....." (NR)

"Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I - sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

§ 1º Os prazos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir são os seguintes:

I - no caso do inciso I do caput: de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos;

II - no caso do inciso II do caput: de 2 (dois) a 8 (oito) meses, exceto para as infrações com prazo descrito no dispositivo infracional, e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) a 18 (dezoito) meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 14 (quatorze) pontos, conforme regulamentação do Contran.

§ 7º O motorista que optar pelo curso previsto no § 5º não poderá fazer nova opção no período de 12 (doze) meses.

§ 9º Incorrerá na infração prevista no inciso II do art. 162 o condutor que, notificado da penalidade de que trata este artigo, dirigir veículo automotor em via pública.

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente com o processo de aplicação da penalidade de multa.

§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo." (NR)

"Art. 270....."

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271.

....." (NR)

"Art. 277....."

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo." (NR)

"Art. 284....."

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, se disponível, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

§ 2º O recolhimento do valor da multa não implica renúncia ao questionamento administrativo, que pode ser realizado a qualquer momento, respeitado o disposto no § 1º.

§ 3º Não incidirá cobrança moratória e não poderá ser aplicada qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, enquanto não for encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

§ 4º Encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades, a multa não paga até o vencimento será acrescida de juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado." (NR)

"Art. 290. Implicam encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades:

I - o julgamento do recurso de que tratam os arts. 288 e 289;

II - a não interposição do recurso no prazo legal; e

III - o pagamento da multa, com reconhecimento da infração e requerimento de encerramento do processo na fase em que se encontra, sem apresentação de defesa ou recurso.

....." (NR)

"Art. 320.....

§ 1º

§ 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."(NR)

"Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por, no mínimo, 5 (cinco) anos os documentos relativos à habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração de trânsito.

§ 1º Os documentos previstos no caput poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados em meio digital, desde que assegurada a autenticidade, a fidedignidade, a confiabilidade e a segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, nesse caso, a sua guarda física.

§ 2º O Contran regulamentará a geração, a tramitação, o arquivamento, o armazenamento e a eliminação de documentos eletrônicos e físicos gerados em decorrência da aplicação das disposições deste Código.

§ 3º Na hipótese prevista nos §§ 1º e 2º, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil)." (NR)

"Art. 328.....

.....

§ 14. Se identificada a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do leilão nos termos deste artigo.

§ 15. Se no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação de que trata o § 14, não houver manifestação da autoridade responsável pela restrição judicial ou policial, estará o órgão de trânsito autorizado a promover o leilão do veículo nos termos deste artigo.

§ 16. Os veículos, sucatas e materiais inservíveis de bens automotores que se encontrarem nos depósitos há mais de 1 (um) ano poderão ser destinados à reciclagem, independentemente da existência de restrições sobre o veículo.

§ 17. O procedimento de hasta pública na hipótese do § 16 será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, observando-se, no que couber, o disposto neste artigo, condicionando-se a entrega do material arrematado aos procedimentos necessários à descaracterização total do bem e à destinação exclusiva, ambientalmente adequada, à reciclagem siderúrgica, vedado qualquer aproveitamento de peças e partes.

§ 18. Os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados à reciclagem, independentemente do período em que estejam em depósito, respeitado o prazo previsto no caput deste artigo, sempre que a autoridade responsável pelo leilão julgar ser essa a medida apropriada." (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 165-A, 282-A, 312-A e 319-A:

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

Infração - gravíssima;

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

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

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses."

"Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico se o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção.

§ 1º O proprietário ou o condutor autuado que optar pela notificação por meio eletrônico deverá manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 3º O sistema previsto no caput será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil)."

"Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

I - trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;

II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;

III - trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;

IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito."

"Art. 319-A. Os valores de multas constantes deste Código poderão ser corrigidos monetariamente pelo Contran, respeitado o limite da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no exercício anterior.

Parágrafo único. Os novos valores decorrentes do disposto no caput serão divulgados pelo Contran com, no mínimo, 90 (noventa) dias de antecedência de sua aplicação."

RESOLUÇÃO Nº 180, DE 26 DE OUTUBRO DE 2005

Aprova o Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN**, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso VIII, 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 dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e Considerando a necessidade de promover informação técnica atualizada aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, compatível com o disposto no ANEXO II do CTB;

Considerando os estudos e a aprovação na 7ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, em março de 2005, resolve:

Art. 1º Fica aprovado, o Volume I -Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, anexo a esta Resolução.

Art. 2º Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial o Capítulo II - Considerações Gerais, no que se refere a placas de regulamentação e o Capítulo III - Placas de Regulamentação, ambos do manual de sinalização de trânsito instituído pela resolução nº

599/82.

Art. 3º Os órgãos e entidades de trânsito terão até 30 de junho de 2006 para se adequarem ao disposto nesta Resolução.

Art. 4º Esta resolução entra em vigor no dia 31 de outubro de 2005.

AILTON BRASILIENSE PIRES
Presidente do Conselho

LUIZ CARLOS BERTOTTO
Ministério das Cidades - Titular

RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia Titular

RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação - Titular

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente - Suplente

EUGENIA MARIA SILVEIRA RODRIGUES
Ministério da Saúde - Suplente
EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes - Titular

ANEXO

1. APRESENTAÇÃO

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Sinalização e da Via, abrange todas as sinalizações, dispositivos auxiliares, sinalização semafórica e sinalização de obras determinadas por Resolução do CONTRAN específica, e é composto dos seguintes Volumes:

Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação.

Volume II - Sinalização Vertical de Advertência.

Volume III - Sinalização Vertical de Indicação.

Volume IV - Sinalização Horizontal.

Volume V - Sinalização Semafórica.

Volume VI - Sinalização de Obras e Dispositivos Auxiliares.

O **DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN**, no uso de suas atribuições, definidas no Artigo nº 19, inciso XIX, de organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, apresenta o Volume I do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução do CONTRAN Nº 180, de 26 de agosto de 2005.

Este Volume I refere-se à Sinalização Vertical de Regulamentação de Trânsito, tendo sido elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, gestão 2003/2005 e incorpora as alterações determinadas por Resolução do CONTRAN específica.

São apresentados, para cada sinal, seu significado; princípios de utilização; posicionamento na via, além de exemplos de aplicação; relacionamento com outras sinalizações e os enquadramentos correspondentes, previstos no Capítulo XV do CTB.

Especialmente para o sinal R-19, "Velocidade máxima permitida", são estabelecidas também, as diretrizes básicas para a regulamentação da velocidade máxima permitida e os procedimentos, tabelas e métodos de cálculo para regulamentar-se a redução de velocidade de uma via ou trecho de via.

O Apêndice I deste Volume I contém a diagramação dos sinais, definindo os pictogramas, letras, setas e tarjas a serem utilizados na construção dos mesmos, determinando o padrão legalmente estabelecido.

Por fim, é importante ressaltar que os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito têm prazo até 30 de junho de 2007 para se adequarem à Resolução CONTRAN nº 160/04 e, por conseguinte, ao disposto neste Volume I.

.....
.....
PORTARIA Nº 115, DE 29 DE JUNHO DE 1998

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL - INMETRO, no uso de suas atribuições, conferidas pela Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973 e tendo em vista o disposto na alínea “a” do subitem 4.1, da Regulamentação Metrológica aprovada pela Resolução n.º 11/88, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO,

Considerando que os medidores de velocidade para veículos automotivos devem atender a especificações mínimas, de forma a garantir a sua confiabilidade metrológica;

Considerando as Recomendações da Organização Internacional de Metrologia Legal sobre o assunto, amplamente discutidas com os fabricantes nacionais, entidades de classe e organismos governamentais interessados, resolve baixar Portaria com as seguintes disposições:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento Técnico Metrológico, anexo à presente Portaria, estabelecendo as condições a que devem satisfazer os medidores de velocidade para veículos automotivos.

Art. 2º Os medidores de velocidade para veículos automotivos, fabricados no Brasil ou importados, serão submetidos a verificação inicial, a partir de 01 de julho de 1998, tendo como pré-requisito a aprovação do respectivo modelo.

§1º Será admitida a continuidade do uso dos medidores de velocidade para veículos automotivos já instalados e em utilização, desde que os erros máximos apresentados por esses instrumentos, quando em serviço, se situem dentro dos limites estabelecidos no Regulamento Técnico Metrológico, ora aprovado.

§2º Admitir-se-á a fabricação de medidores de velocidade para veículos automotivos, com as características dos atualmente produzidos, até 30 de outubro de 1998.

Art. 3º A inobservância de preceitos desta Portaria, assim como de disposições do Regulamento Técnico Metrológico, ora aprovado, sujeitará os infratores à imposição das penalidades estabelecidas no artigo 9º, da Lei 5.966, de 11 de dezembro de 1973.

Art. 4º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

JULIO CESAR CARMO BUENO
Presidente do INMETRO

**REGULAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO A QUE SE REFERE A
PORTARIA INMETRO N.º 115 DE 29 DE JUNHO DE 1998**

1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO

1.1 O presente regulamento tem por objetivo estabelecer as condições mínimas a que devem satisfazer os medidores de velocidade para veículos automotivos utilizados nas medições que envolvem as atividades previstas no item 8 da Resolução n.º 11/88, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO.

1.2 Este regulamento se aplica aos radares doppler, medidores de velocidade que utilizam sensores de superfície e medidores de velocidade óticos, seus dispositivos complementares e acessórios.

2. UNIDADES DE MEDIDA

2.1 Para a velocidade, o quilômetro por hora (km/h).

2.2 Para tempo, a hora (h), minuto (min) e o segundo (s).

3. DEFINIÇÕES

3.1 Instrumento automático: instrumento que não necessita da interferência de operador em qualquer das fases de funcionamento.

3.2 Instrumento não automático: instrumento que necessita do controle do operador.

3.3 Medidor de velocidade: instrumento responsável pela medição de velocidade de veículos automotivos.

- 3.4 Medidores fixos: medidor de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente.
- 3.5 Medidores estáticos: medidor de velocidade instalado em um veículo parado ou em um suporte apropriado.
- 3.6 Medidores moveis: medidor de velocidade instalado em um veículo em movimento que procede a medição ao longo da via.
- 3.7 Radar: medidor de velocidade que, empregando ondas contínuas na faixa de microondas, transmite e recebe, operando pelo princípio Doppler.
- 3.7.1 Radar portátil: medidor de velocidade, no qual o feixe de microondas é direcionado manualmente ao longo da via para atingir um veículo alvo.
- 3.7.2 Radar fixo ou estático: medidor de velocidade instalado de forma permanente ou em suporte apropriado no qual o feixe de microondas é direcionado com um ângulo conhecido, na via.
- 3.7.3 Radar móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento.
- 3.8 Medidor que utiliza sensores de superfície: medidor de velocidade cujo elemento sensor encontra-se localizado sob ou sobre a superfície da via de tal modo que quando um veículo passa sobre este elemento alguma mudança em suas propriedades físicas é produzida propiciando a medição da velocidade do veículo.
- 3.9 Medidor ótico: medidor de velocidade que usa feixe de luz na região visível ou infravermelho.
- 3.9.1 Medidor ótico portátil: medidor de velocidade que consiste de um feixe único de luz direcionado para um veículo alvo. A energia refletida é detectada e processada para determinar a velocidade do veículo.
- 3.9.2 Medidor ótico fixo ou estático: medidor de velocidade que consiste de dois ou mais feixes de luz que são direcionados e detectados por sensores separados, ou refletidos por outros sensores na superfície da rodovia, ou por um refletor construído com este 3 propósito. A velocidade é determinada pela medição do intervalo do tempo entre a interrupção dos feixes causada pela passagem do veículo.
- 3.10 Dispositivo indicador: indica a velocidade do veículo controlado e, para os instrumentos instalados nos veículos em movimento, também a velocidade do veículo no qual está instalado.
- 3.11 Dispositivo seletor de velocidades: permite identificar as velocidades superiores a um valor pré-determinado.
- 3.12 Dispositivo registrador: permite o registro do veículo infrator, seja por meio fotográfico ou eletrônico.
- 3.13 Efeito Doppler: variação de frequência, entre a emitida pela antena do instrumento medidor e a refletida pelo veículo sob controle, proporcional à velocidade deste veículo.
- 3.14 Nível de severidade: É um coeficiente que caracteriza o nível do fator ou fatores de influência que atuam no instrumento.

.....

.....

**REGIMENTO INTERNO
DO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO**

.....

**TÍTULO IV
DOS INCIDENTES, SÚMULAS E AÇÕES**

.....

**CAPÍTULO III
DOS RECURSOS**

.....

**Seção I
Dos Recursos em Geral**

.....

Art. 252. Nos recursos em geral, o relator poderá limitar-se a ratificar os fundamentos da decisão recorrida, quando, suficientemente motivada, houver de mantê-la.

**Seção II
Do Agravo Regimental**

Art. 253. Salvo disposição em contrário, cabe agravo, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias, das decisões monocráticas que possam causar prejuízo ao direito da parte.

§ 1º Esse recurso também terá cabimento em matéria administrativa prevista em lei e em questões disciplinares envolvendo magistrado.

§ 2º Não cabe agravo regimental na hipótese do art. 269 e na fase de exame da admissibilidade ou de processamento de recurso extraordinário ou especial.

§ 3º A petição conterá, sob pena de indeferimento liminar, as razões do pedido de reforma da decisão agravada.

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.689, DE 2016 **(Do Sr. Alexandre Leite)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a sinalização de indicação de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-4128/2012.

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 dispor sobre a sinalização de indicação da presença de aparelho ou equipamento de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 89-A à Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 89-A. A presença, ao longo da via, de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, fixo ou móvel, deve ser indicada por sinalização vertical, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

“§ 1º Placas sinalizadoras deverão informar, a cada 500 (quinhentos) metros, a aproximação gradativa da posição do aparelho tecnológico medidor de velocidade”.

“§ 2º A sinalização vertical a que se refere o caput deve estar associada com a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida para a via, podendo ser reforçada por sinalização horizontal.”(NR)

Art. 3º O art. 90 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 90.

§ 3º Caso sejam aplicadas as sanções de que trata o caput, com base em sinalização insuficiente ou incorreta, o ônus da prova caberá ao órgão responsável pela autuação.” (NR)

Art. 4º O art. 282 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 282.....

§ 1º A entrega de notificação de infração de trânsito por remessa postal deverá ser feita mediante aviso de recebimento (A.R.) devidamente datado, que só terá validade mediante a assinatura do destinatário, a quem será entregue contra recibo assinado pelo notificante.

.....”(NR)

Art. 5º Os órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via terão o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de publicação desta Lei, para a instalação da sinalização vertical prevista no artigo 89-A, acrescentado por esta Lei à Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A instalação de placas indicativas da presença de aparelho ou de equipamento de medição da velocidade dos veículos nas vias mostra-se importante pelo caráter educativo da medida, além de assegurar o aspecto elementar da informação a que todos os usuários do trânsito têm direito.

Na vida urbana moderna, as responsabilidades impõem horários e compromissos, gerando *stress* que contribui para o cometimento de pequenos deslizes na condução de veículos, como o de superar, momentaneamente, o limite máximo de velocidade permitido para a via. Em tais circunstâncias, o papel educativo das placas indicativas é fundamental para a retomada da devida atenção ao ato de dirigir.

Por outro lado, tais placas, sobretudo na fiscalização feita com aparelhos móveis, evitam o abuso de poder da fiscalização, que se materializa na maneira sorrateira de agir de alguns agentes. Escudados atrás de árvores e outros obstáculos, tentam flagrar o maior número possível de incautos, dando margem a denúncias sobre o que se

convencionou chamar de indústria de multas, na qual o interesse arrecadatário supera o foco na segurança do trânsito.

Embora o artigo 90 do CTB vede a aplicação das sanções nele previstas quando houver sinalização insuficiente ou incorreta, o condutor muitas vezes recebe o comunicado de infrações por não ter sido advertido pela sinalização devida. Assim, vê-se compelido a entrar com recurso e, conseqüentemente, a apresentar provas de sua inocência. Por basear-se em falha do órgão com circunscrição sobre a via, a quem compete implantar e manter a sinalização, sugerimos que o ônus da prova recaia sobre o órgão ou entidade de trânsito autuador, livrando o condutor inocente dessa obrigação.

Outro aspecto de grande importância para o condutor diz respeito à remessa postal do comunicado de infração, que habitualmente não chega ao conhecimento do interessado, por falhas na entrega. À surpresa e ao constrangimento, aditam-se prejuízos pela perda do prazo recursal e do vencimento para o pagamento da infração com desconto. Com vistas a garantir a ciência do comunicado e a ampla defesa do interessado, a infração deve ser entregue com aviso de recebimento (A.R.) datado, a ser validado pela sua assinatura, devendo receber contra recibo, firmado pelo notificante.

Diante do alcance social da medida e tendo em vista prover maior segurança do trânsito, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**

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 VII

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO
.....

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;

III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

CAPÍTULO VIII DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico se o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção.

§ 1º O proprietário ou o condutor autuado que optar pela notificação por meio eletrônico deverá manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 3º O sistema previsto no *caput* será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil). [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 283. (VETADO)

.....

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a proposição em epígrafe, de autoria da Comissão de Legislação Participativa, nos termos de projeto de lei apresentado pelo Deputado FEU ROSA, relator da matéria naquele Órgão Colegiado, que acolheu a Sugestão encaminhada pelo Conselho Administrativo Municipal de Grupiara - MG.

A proposição em epígrafe altera o § 2º e acrescenta o § 2º-A ao art. 61, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro –, com o objetivo de determinar que a alteração dos limites de velocidade se faça com base em critérios técnicos definidos pelo CONTRAN, devendo, para tanto, ser dada ampla publicidade sobre a referida alteração. Busca, também, alterar a redação do § 1º e acrescentar o § 2º-A ao art. 285 do mesmo diploma legal, basicamente para conferir efeito suspensivo ao recurso contra a penalidade imposta e exigir a motivação no seu julgamento.

Foram apensados à proposição principal os seguintes projetos de lei:

- **PL nº 1.124/2003**, de autoria do Deputado RICARDO IZAR, o qual altera a redação do § 1º do art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo o efeito suspensivo nos recursos contra as penalidades lavradas pela autoridade de trânsito;
- **PL nº 1.576/2003**, de autoria do Deputado RONALDO DIMAS, o qual pretende alterar os arts. 285 e 288 do mesmo Código, com o propósito de estabelecer prazo para o julgamento do recurso, cuja inobservância levará ao cancelamento da infração,

caso o recurso tenha sido interposto com base no art. 285. Na hipótese prevista no art. 288, a inobservância do prazo levará ao provimento automático do recurso. No primeiro caso, trata-se do recurso dirigido à Jari (Junta Administrativa de Recurso de Infração); no segundo, do recurso interposto contra a decisão dessa instância;

- **PL nº 1.582/2003**, de autoria do Deputado GERALDO THADEU, o qual tem por escopo acrescentar parágrafo ao art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, definindo o prazo de 120 dias para o julgamento do recurso, sob pena de arquivamento do auto de infração e declaração da insubsistência de seu registro;

- **PL nº 2.561/2003**, de autoria do Deputado SANDRO MABEL, o qual modifica o § 3º do art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro, dispondo que a notificação da autuação e a cobrança da multa devem ser encaminhadas em datas diferentes. A cobrança da multa seria encaminhada trinta dias após a autuação;

- **PL nº 3.992/2008**, de autoria da Deputada REBECCA GARCIA, o qual “acrescenta parágrafo ao art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a redução da velocidade limite em uma via”.

Em regime de tramitação prioritária, pelo fato de a autoria ser formalmente reconhecida em favor da Comissão de Legislação Participativa (art. 151, II, “a”, do Regimento Interno), as proposições foram distribuídas, em primeiro lugar, à Comissão de Viação e Transportes, onde obtiveram parecer favorável, na forma de substitutivo.

Posteriormente, foram também apensados os seguintes projetos de lei:

- **PL nº 3.896/2004**, de autoria do Deputado GERALDO THADEU, que acresce ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, o § 4º, garantindo efeito suspensivo, até o resultado final do inquérito policial, no caso de recurso interposto com base na existência de dois veículos com a mesma placa identificadora;

- **PL nº 7.157/2006**, de autoria do Deputado ARY KARA, que “modifica o art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o recurso contra imposição de penalidade”;

- **PL nº 7.253/2010**, de autoria do Deputado SANDRO MABEL, que também introduz modificações na Lei nº 9.503, de 1997;

- **PL nº 2.089/2011**, de autoria do Deputado MARCOS MONTES, que altera a redação do § 1º do art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro, para dar efeito suspensivo ao recurso que trata o dispositivo; e

- **PL nº 4.128/2012**, de autoria do Deputado ANTONIO BULHÕES, constituindo proposição autônoma, dispondo sobre a obrigatoriedade da instalação de placas especiais de advertência em vias e estradas equipadas com medidores de velocidade fixos ou móveis quando houver alteração do limite de velocidade em trechos inferiores a quinhentos metros.

- **PL nº 7.547/2014**, de autoria do Deputado JOVAIR ARANTES, que acrescenta art. 61-A, para estabelecer a obrigatoriedade de afixação de placa indicativa, em rodovias federais, de velocidade máxima permitida a cem metros de distância antes de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor, controlador ou redutor de velocidade.

Mais recentemente foram ainda apensados os seguintes projetos de lei:

- **PL nº 8.165/2014**, de autoria do Deputado HUGO MOTTA, que altera a redação dos arts. 285 e 288 do Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre recurso contra infração;

- **PL nº 154/2015**, de autoria do Deputado ANTÔNIO BULHÕES, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a instalação de placas de velocidade máxima;

- **PL nº 3.742/2015**, de autoria do Deputado VINICIUS CARVALHO, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre consultas à comunidade sobre a alteração dos limites de velocidade;

- **PL nº 3.889/2015**, de autoria do Deputado JOSÉ AIRTON CIRILLO, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a sinalização de equipamentos de fiscalização eletrônica de veículos;

- **PL nº 4.200/2015**, de autoria do Deputado MARCELO BELINATI, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a instalação de placas indicando mudança de velocidade de via nas pistas múltiplas;

- **PL nº 4.222/2015**, de autoria do Deputado MARCELO BELINATI, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer velocidade mínima nas rodovias;

- **PL nº 5.626/2016**, de autoria do Deputado ROBERTO DE LUCENA, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor acerca da sinalização dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade;

- **PL nº 6.689/2016**, de autoria do Deputado ALEXANDRE LEITE, que altera o Código de Trânsito para dispor sobre a sinalização de indicação de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e

a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

Compete a esta Comissão o exame da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da proposição principal e das que lhe foram apensadas. Anexado aos autos encontra-se parecer do colega Deputado HUGO LEAL (2014), que não foi apreciado por este Órgão Técnico.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Sob o prisma da constitucionalidade, nada temos a objetar em relação às proposições em comento, uma vez que a competência para legislar sobre trânsito é privativa da União (art. 22, XI, CF), sendo o Congresso Nacional a instância própria para a sua análise (art. 48, CF); admitindo-se a iniciativa concorrente (art. 61, *caput*, CF).

Os projetos de lei em análise buscam aperfeiçoar a sistemática da imposição de multas e seu processamento, o efeito suspensivo do recurso interposto contra as penalidades e a perda de eficácia destas quando o órgão administrativo a quem compete o julgamento não oferece uma satisfação em prazo tolerável. Enfim, pretendem corrigir, em prol dos cidadãos, uma série de desvios na legislação.

A juridicidade, por consequência, se encontra respeitada, pois não há afronta aos princípios e regras que informam o nosso ordenamento jurídico. Pelo contrário, as proposições têm em vista, entre outros objetivos, atender ao princípio da razoabilidade no setor de trânsito, de forma a minorar a possibilidade de abusos por parte da autoridade competente.

A técnica legislativa e a redação empregadas nas proposições em apreço observam os parâmetros estabelecidos na legislação pertinente – LC nº 95/1998. Deve-se, porém, proceder a pequenos ajustes – também de redação – no projeto principal, no substitutivo a ele ofertado pela Comissão de Viação e Transportes e em outros projetos apensados.

Há que se modificar a ementa do **PL nº 2.561/2003**, uma vez que ali não está citado o art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro, objeto de modificações introduzidas por essa proposição.

Na oportunidade própria, outrossim, deverá ser feita a adaptação do **PL nº 154/15** aos preceitos da LC nº 95/98, apondo-se a rubrica “(NR)” ao final do artigo a ser acrescentado ao Código de Trânsito Brasileiro.

No **PL nº 4.200/2015** há lapso de redação no seu art. 1º. Oferecemos-lhe emenda modificativa.

No **PL nº 4.222/2015**, o artigo do Código de Trânsito Brasileiro a ser alterado pelo seu art. 1º deverá ser adaptado aos preceitos da LC nº 95/1998 na oportunidade própria, substituindo-se a velocidade expressa em número pela sua expressão por extenso.

O **PL nº 5.626/2016** apresenta diversos problemas de técnica legislativa e de redação – e, por isso, optamos por oferecer-lhe substitutivo.

Finalmente, o **PL nº 6.689/2016** tem vício de constitucionalidade no art. 5º, pois é fixado prazo para que órgãos de outro Poder tomem providências, o que ofende o princípio da Separação dos poderes. Do ponto de vista da técnica legislativa e da redação, o projeto tem vários problemas. Optamos então por oferecer um substitutivo ao projeto.

Em tais condições, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do **PL nº 7.369/2002**, principal, na forma das emendas que apresentamos, e do **substitutivo a ele oferecido pela Comissão de Viação e Transportes**, na forma das subemendas ora apresentadas.

Votamos, ainda, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa dos Projetos de Lei nºs **1.124/2003**, com a emenda apresentada; **1.576/2003**; **1.582/2003**, com as emendas oferecidas; **2.561/2003**, com a emenda apresentada; **3.896/2004**; **7.157/2006**; **3.992/2008**; **7.253/2010**; **2.089/2011**, com a emenda oferecida; **4.128/2012**; **7.547/2014**; **8.165/14**; **154/15**; **3.742/15**; **3.889/15**; **4.200/15**, com a emenda apresentada; **4.222/15**; **5.626/16**, nos termos do substitutivo em anexo; e, finalmente, **6.689/16**, nos termos do substitutivo em anexo, todos apensos.

É o voto.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

(Apendos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23

de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

EMENDA Nº 1

No art. 1º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas, respectivamente, ao final do § 2º e do § 2º-A do alterado art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 2

No art. 1º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumere-se o “§ 2º-A” para “§ 3º” e substitua-se a expressão “parágrafo anterior” por “§ 2º”, acrescentando-se a rubrica “(NR)”, ao final do dispositivo alterado.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 3

Suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas, respectivamente, ao final do § 1º e do § 2º-A do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 7.369/2002.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 4

No art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, onde se lê “§ 3º Revogado”, leia-se “§ 3º (Revogado) (NR)”.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 5

Insira-se o seguinte art. 3º no Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumerando-se o atual como art. 4º:

Art. 3º Revogue-se o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.124, DE 2003

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o recurso a penalidade de trânsito.

EMENDA Nº 1

No art. 2º do Projeto de Lei nº 1.124/2003, acrescente-se ao alterado art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a expressão “§ 3º (Revogado)”, seguida da rubrica “(NR)”, excluindo-se esta do final do § 1º do mesmo artigo.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2003

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Dispõe sobre a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentando prazo para julgamento dos recursos interposto contra notificação de auto de infração.

EMENDA Nº 1

Inclua-se o seguinte artigo inaugural ao Projeto de Lei nº 1.582, de

2003:

“Art. 1º Esta lei altera o art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro Lei, acrescentando parágrafo sobre prazo de julgamento de recursos interpostos contra notificação de auto de infração.”

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 2

Onde se lê: “Acrescente-se ao artigo 285, da lei 9.503 de 2003, o seguinte parágrafo”, leia-se:

“Art. 2º Acrescente-se ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte § 4º:”

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

EMENDA Nº 3

Aponha-se a rubrica “(NR)” ao final do § 4º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescido pelo Projeto de Lei nº 1.582, de 2003.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 2.561, DE 2003

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade e a penalização de atos praticados na direção do veículo.

EMENDA Nº 1

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 2.561/2003 a seguinte redação:

"Altera o art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre a responsabilidade e a penalização de atos praticados na direção do veículo."

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 2.089, DE 2011

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.089/2011, a seguinte redação:

"Art. 285.....

.....

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo.

..... ." (NR)

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

(Apensos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro".

SUBEMENDA Nº 1

No art. 1º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas, respectivamente, ao final do § 2º e do § 2º-A do alterado art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBEMENDA Nº 2

No art. 1º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, que altera o art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, renumere-se o “§ 2º-A” para “§ 3º” e substitua-se a expressão “parágrafo anterior” por “§ 2º”, acrescentando-se a rubrica “(NR)” ao final do dispositivo alterado.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBEMENDA Nº 3

Suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas no art. 285 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369, de 2002.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBEMENDA Nº 4

No art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, onde se lê: “§ 3º Revogado”, leia-se: “§ 3º (Revogado) (NR)”.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBEMENDA Nº 5

No art. 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 3º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumere-se o “§ 2º”, atualmente revogado, por “§ 3º”.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBEMENDA Nº 6

Insira-se o seguinte art. 4º ao Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumerando-se o seguinte:

Art. 4º Revogue-se o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI**Nº 5.626, DE 2016**

(Apensado ao PL nº 7.369/02)

Altera os artigos 61 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, acerca da sinalização dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 61 Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 61

.....

§ 3º É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas

modelo R-19, a velocidade máxima permitida da via, a uma distância de quinhentos metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

§ 4º É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a uma distância de duzentos metros, advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

§ 5º Nos casos em que exista algum tipo de equipamento eletrônico medidor de velocidade fixo, estático ou portátil, instalado anteriormente à vigência desta lei e quando não haja a sinalização de que trata este artigo, o ato infracional será considerado nulo e não produzirá seus efeitos.

§ 6º Fica proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis, que são os medidores de velocidade instalados em veículos em movimento, procedendo a medição ao longo da via.

§ 7º Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei. (NR)”

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, campanhas publicitárias de educação de trânsito, ampliação, duplicação e recapeamento de vias públicas.

.....

§ 2º As rodovias e estradas públicas, sob regime de concessão a empresas privadas, e onde houver a cobrança de pedágios, em hipótese alguma poderão se beneficiar das hipóteses de aplicação de receitas de que tratam este artigo. (NR)”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

PROJETO DE LEI Nº 4.200, DE 2015
(Apensado ao PL nº 7.369/02)

Acrescenta os parágrafos 3º e 4º no art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer a obrigatoriedade de placas que indiquem mudança de velocidade da via, nos dois lados da pista, nas pistas múltiplas, com canteiro central.

EMENDA Nº 1

No art. 1º do Projeto de Lei nº 4.200/2015, substitua-se a expressão “art. 62” por “art. 61”.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI Nº 6.689, DE 2016
(Apensado ao PL nº 7.369/02)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a sinalização de indicação de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

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 dispor sobre a sinalização de indicação da presença de aparelho ou equipamento de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 89-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 89-A. A presença, ao longo da via, de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, fixo ou móvel, deve ser indicada por sinalização vertical, na forma regulamentada pelo órgão competente.

§ 1º Placas sinalizadoras deverão informar, a cada quinhentos metros, a aproximação gradativa da posição do aparelho tecnológico medidor de velocidade.

§ 2º A sinalização vertical a que se refere o **caput** deve estar associada com a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida para a via, podendo ser reforçada por sinalização horizontal. (NR)”

Art. 3º O *caput* do art. 90 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta, salvo se o órgão responsável pela autuação conseguir provar a culpa do infrator.

.....(NR)”

Art. 4º O art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 282.....

.....

§ 6º A entrega de notificação de infração de trânsito por remessa postal deverá ser feita mediante aviso de recebimento (A.R.), devidamente datado, que só terá validade mediante a assinatura do destinatário, a quem será entregue contra recibo assinado pelo notificante. (NR)”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 7.369/2002, com emendas; dos Projetos de Lei nºs 1.124/2003, com emenda, 1.576/2003, 1.582/2003, com emendas, 2.561/2003, com emenda, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, com emenda, 4.128/2012, 8.165/2014, 3.742/2015, 4.222/2015, 7.547/2014, 154/2015, 4.200/2015, com emenda, 5.626/2016, com substitutivo, 6.689/2016, com substitutivo e 3.889/2015, apensados; e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Antonio Bulhões, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Chico Alencar, Cleber Verde, Danilo Forte, Edio Lopes, Elizeu Dionizio, Evandro Roman, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Hildo Rocha, Hissa Abrahão, Jorginho Mello, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Magda Mofatto, Maia Filho, Marco Maia, Maria do Rosário, Nelson Marquezelli, Paes Landim, Patrus Ananias, Paulo Teixeira, Renata Abreu, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Sergio Zveiter, Silvio Torres, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Toninho Pinheiro, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, André de Paula, Arnaldo Faria de Sá, Capitão Augusto, Celso Maldaner, Covatti Filho, Daniel Almeida, Delegado Edson Moreira, Gonzaga Patriota, Hiran Gonçalves, João Campos, Lincoln Portela, Major Olimpio, Pastor Eurico, Pauderney Avelino, Pr. Marco Feliciano, Rodrigo de Castro, Rogério Peninha Mendonça, Sandro Alex e Shéridan.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Apensos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro".

No art. 1º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, suprimam-se as rubricas "(NR)" e "(AC)" apostas, respectivamente, ao final do § 2º e do § 2º-A do alterado art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Aposos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 1º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumere-se o “§ 2º-A” para “§ 3º” e substitua-se a expressão “parágrafo anterior” por “§ 2º”, acrescentando-se a rubrica “(NR)”, ao final do dispositivo alterado.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 3 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Aposos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas, respectivamente, ao final do § 1º e do § 2º-A do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 7.369/2002.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 4 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Aposos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 7.369/2002, onde se lê “§ 3º Revogado”, leia-se “§ 3º (Revogado) (NR)”.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 5 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Aposos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61 e 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Insira-se o seguinte art. 3º no Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumerando-se o atual como art. 4º:

Art. 3º Revogue-se o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.124, DE 2003**

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o recurso a penalidade de trânsito.

No art. 2º do Projeto de Lei nº 1.124/2003, acrescente-se ao alterado art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a expressão “§ 3º (Revogado)”, seguida da rubrica “(NR)”, excluindo-se esta do final do § 1º do mesmo artigo.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2003**

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Dispõe sobre a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentando prazo para julgamento dos recursos interposto contra notificação de auto de infração.

Inclua-se o seguinte artigo inaugural ao Projeto de Lei nº 1.582, de 2003:

“Art. 1º Esta lei altera o art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro Lei, acrescentando parágrafo sobre prazo de julgamento de recursos interpostos contra notificação de auto de infração.”

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2003**

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Dispõe sobre a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentando prazo para julgamento dos recursos interposto contra notificação de auto de infração.

Onde se lê: “Acrescente-se ao artigo 285, da lei 9.503 de 2003, o seguinte parágrafo”, leia-se:

“Art. 2º Acrescente-se ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte § 4º:”

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 3 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.582, DE 2003**

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Dispõe sobre a alteração da Lei nº 9.503, de

23 de setembro de 1997, acrescentando prazo para julgamento dos recursos interposto contra notificação de auto de infração.

Aponha-se a rubrica “(NR)” ao final do § 4º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescido pelo Projeto de Lei nº 1.582, de 2003.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 2.561, DE 2003**
(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade e a penalização de atos praticados na direção do veículo.

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 2.561/2003 a seguinte redação:

“Altera o art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre a responsabilidade e a penalização de atos praticados na direção do veículo.”

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 2.089, DE 2011**
(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Dê-se ao art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 2.089/2011, a seguinte redação:

“Art. 285.....

.....

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo.

.....” (NR)

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 4.200, DE 2015**
(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Acrescenta os parágrafos 3º e 4º no art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer a obrigatoriedade de placas que indiquem mudança de velocidade da via, nos dois lados da pista, nas pistas múltiplas, com canteiro central.

No art. 1º do Projeto de Lei nº 4.200/2015, substitua-se a expressão “art. 62” por “art. 61”.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Apensos: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 1º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas, respectivamente, ao final do § 2º e do § 2º-A do alterado art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

(Apenso: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 1º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, que altera o art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, renumere-se o “§ 2º-A” para “§ 3º” e substitua-se a expressão “parágrafo anterior” por “§ 2º”, acrescentando-se a rubrica “(NR)” ao final do dispositivo alterado.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

SUBEMENDA Nº 3 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

(Apenso: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Suprimam-se as rubricas “(NR)” e “(AC)” apostas no art. 285 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369, de 2002.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

SUBEMENDA Nº 4 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002

(Apenso: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503,

de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, onde se lê: “§ 3º Revogado”, leia-se: “§ 3º (Revogado) (NR)”.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 5 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Apenas: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

No art. 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 3º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumere-se o “§ 2º”, atualmente revogado, por “§ 3º”.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 6 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 7.369, DE 2002**

(Apenas: PLs nºs 1.124/2003, 1.576/2003, 1.582/2003, 2.561/2003, 3.896/2004, 7.157/2006, 3.992/2008, 7.253/2010, 2.089/2011, 4.128/2012, 7.547/2014, 8.165/14, 154/15, 3.742/15, 3.889/15, 4.200/15, 4.222/15, 5.626/16 e 6.689/16)

Altera os arts. 61, 285 e 288 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Insira-se o seguinte art. 4º ao Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 7.369/2002, renumerando-se o seguinte:

Art. 4º Revogue-se o § 3º do art. 285 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 5.626, DE 2016
(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera os artigos 61 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, acerca da sinalização dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 61 Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 61
.....

§ 3º É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a velocidade máxima permitida da via, a uma distância de quinhentos metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

§ 4º É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a uma distância de duzentos metros, advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

§ 5º Nos casos em que exista algum tipo de equipamento eletrônico medidor de velocidade fixo, estático ou portátil, instalado anteriormente à vigência desta lei e quando não haja a sinalização de que trata este artigo, o ato infracional será considerado nulo e não produzirá seus efeitos.

§ 6º Fica proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis, que são os medidores de velocidade instalados em veículos em movimento, procedendo a medição ao longo da via.

§ 7º Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas

as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei. (NR)”

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, campanhas publicitárias de educação de trânsito, ampliação, duplicação e recapeamento de vias públicas.

.....

§ 2º As rodovias e estradas públicas, sob regime de concessão a empresas privadas, e onde houver a cobrança de pedágios, em hipótese alguma poderão se beneficiar das hipóteses de aplicação de receitas de que tratam este artigo. (NR)”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 6.689, DE 2016

(Apensado ao PL nº 7.369/2002)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a sinalização de indicação de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

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 dispor sobre a sinalização de indicação da presença de aparelho ou equipamento de fiscalização de trânsito, a entrega de notificação de penalidade por remessa postal com aviso de recebimento e a inversão do ônus da prova em sanções aplicadas apesar de sinalização ineficiente ou incorreta.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 89-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 89-A. A presença, ao longo da via, de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, fixo ou móvel, deve ser indicada por sinalização vertical, na forma regulamentada pelo órgão competente.

§ 1º Placas sinalizadoras deverão informar, a cada quinhentos metros, a aproximação gradativa da posição do aparelho tecnológico medidor de velocidade.

§ 2º A sinalização vertical a que se refere o **caput** deve estar associada com a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida para a via, podendo ser reforçada por sinalização horizontal. (NR)”

Art. 3º O *caput* do art. 90 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta, salvo se o órgão responsável pela autuação conseguir provar a culpa do infrator.

.....(NR)”

Art. 4º O art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 282.....

.....

§ 6º A entrega de notificação de infração de trânsito por remessa postal deverá ser feita mediante aviso de recebimento (A.R.), devidamente datado, que só terá validade mediante a assinatura do destinatário, a quem será entregue contra recibo assinado pelo notificante. (NR)”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 10.753, DE 2018

(Do Sr. Delegado Waldir)

Acrescenta o § 3º ao art. 61 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro" para proibir o uso de radares escondidos, dissimulados ou de difícil visualização.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta o § 3º ao art. 61 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro' para proibir o uso de radares escondidos, dissimulados ou de difícil visualização.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do §3º, com a seguinte redação:

Art. 61

§3º A fiscalização do respeito aos limites de velocidade não poderá utilizar-se de radares escondidos, dissimulados ou de difícil visualização.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução nº 369/2011 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN regula de forma específica a fiscalização dos veículos por meio de radares. Com sua entrada em vigor, ficou revogada a Resolução nº 214/2006 que exigia placas indicando a existência ao longo da via, as quais não são mais obrigatórias, porém nada impeça sua instalação.

Entre os considerandos da resolução revogada constava “a necessidade de uniformizar a utilização e medir a eficácia dos medidores de velocidade, com prioridade à educação para o trânsito, à redução e prevenção de acidentes e à preservação de vidas”

A prioridade à educação para o trânsito não é sequer mencionada na Resolução em vigor que, entretanto, em seu art. 4º, §2º prescreve que “para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo

constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, **garantindo a visibilidade do equipamento.**" (grifo nosso).

A prática demonstrou que a partir da entrada em vigor da Resolução nº 396/2011, a visibilidade dos radares deixou de ser uma preocupação das autoridades envolvidas na fiscalização do trânsito e os radares móveis, escondidos, dissimulados ou de difícil visualização passaram a proliferar em todo o país, em detrimento da prioridade à educação para o trânsito e da visibilidade do equipamento.

O cidadão deve respeitar as normas de trânsito e caso isso não ocorra, multas devem ser aplicadas. O entre público, porém, não pode agir com má-fé, com intento arrecadatório ainda que justifique suas ações como voltadas apenas à maior segurança no trânsito, pois ao Estado não é permitido afastar-se dos limites legais e do princípio da boa-fé.

O cidadão é obrigado a recorrer ao Poder Judiciário para ver seus direitos protegidos contra a ação do próprio Estado, como se nota na seguinte ementa:

"Apelação Cível Mandado de Segurança Multa por infração de trânsito - Radar eletrônico Excesso de velocidade Equipamento de fiscalização instalado sob um viaduto, o que impede a garantia de sua visibilidade pelos motoristas Inobservância da Resolução 396/2011 do CONTRAN Situação paradigma que corrobora as alegações da impetrante - Entendimento jurisprudencial sobre o tema - Sentença mantida e ratificada, nos termos do art. 252 do Regimento Interno desta Egrégia Corte NEGA-SE PROVIMENTO AO REEXAME NECESSÁRIO E AO RECURSO VOLUNTÁRIO." (TJ/SP; Proc. 0016289-92.2013.8.26.0053; Relator (a): Xavier de Aquino; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 1ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 12/08/2014; Data de registro: 14/08/2014)

A fiscalização com medidores de velocidade dos tipos móvel, estático ou portátil é tratada no art. 7º da Resolução nº 396/2011, o qual em seu §2º também exige que a operação do equipamento esteja visível aos condutores.

A revogação da Resolução nº 214/2006 que previa que a obrigatoriedade da utilização, ao longo da via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, de sinalização vertical, informando a existência de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida, não significa que se pode utilizar radares escondidos, dissimulados ou de difícil visualização, pois tal conduta é incompatível com a necessidade de visibilidade do equipamento, providência necessária à transparência que se exige do Poder Público em todas as suas ações.

Diante destas argumentações, solicitamos aos nobres pares a aprovação desta matéria.

Sala das Comissões, em 14 de agosto de 2018.

**Deputado Delegado Waldir
PSL/GO**

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla: *(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)*

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item 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)*

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; *(Item 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)*

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

b) nas rodovias de pista simples: *(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)*

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item 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)*

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; *(Item 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) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). *(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)*

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

RESOLUÇÃO Nº 396, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT; e

Considerando a necessidade de padronização dos procedimentos referente à fiscalização eletrônica da velocidade;

Considerando que onde não houver sinalização regulamentar de velocidade, os limites máximos devem obedecer ao disposto no art. 61 do CTB;

Considerando a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para redução de acidentes e de sua gravidade; e

Considerando o contido no processo nº 80001.020255/2007-01,

Resolve:

Art. 1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

a) medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

b) controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou trecho por meio de sinalização (placa R-19) ou, na sua ausência, pelos limites definidos no art. 61 do CTB;

c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19).

§ 2º Quando for utilizado redutor eletrônico de velocidade, o equipamento deverá ser dotado de dispositivo (display) que mostre aos condutores a velocidade medida.

Art. 2º O medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

- a) Placa do veículo;
- b) Velocidade medida do veículo em km/h;
- c) Data e hora da infração;
- d) Contagem volumétrica de tráfego.

II - Conter:

- a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;
- b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;
- c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
- d) Data da verificação de que trata o inciso III do art. 3º.

Parágrafo único. No caso de medidor de velocidade do tipo fixo, a autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea 'b' e à numeração de que trata a alínea 'c', ambas do inciso II, podendo, para tanto, utilizar-se de seu sítio na Internet.

Art. 3º O medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, atendendo à legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II - ser aprovado na verificação metrológica pelo INMETRO ou entidade por ele delegada;

III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

Art. 4º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a

localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

§ 1º Não é obrigatória a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nos arts. 2º e 3º.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º e 5º devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II - ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI dos respectivos órgãos ou entidades.

III - ser encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito da União e aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, quando por eles solicitados.

§ 7º Quando em determinado trecho da via houver instalado medidor de velocidade do tipo fixo, os equipamentos dos tipos estático, portátil e móvel, somente poderão ser utilizados a uma distância mínima daquele equipamento de:

I - quinhentos metros em vias urbanas e trechos de vias rurais com características de via urbana;

II - dois quilômetros em vias rurais e vias de trânsito rápido.

Art. 5º A notificação da autuação/penalidade deve conter, além do disposto no CTB e na legislação complementar, expressas em km/h:

I - a velocidade medida pelo instrumento ou equipamento medidor de velocidade;

II - a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade; e

III - a velocidade regulamentada para a via.

§ 1º Para configuração das infrações previstas no art. 218 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da subtração da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento pelo erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade e tabela para enquadramento infracional constantes do Anexo II.

§ 2º Para configuração da infração prevista no art. 219 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da soma da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento com o erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade constante do Anexo III.

§ 3º A informação de que trata o inciso III, no caso da infração prevista no art. 219 do CTB, é a velocidade mínima que o veículo pode transitar na via (cinquenta por cento da velocidade máxima estabelecida).

Art. 6º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 1º A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido sinalizadas com a placa R-19 conforme legislação

em vigor e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 (cinco) km.

§ 2º No caso de fiscalização de velocidade com medidor dos tipos portátil e móvel sem registrador de imagens, o agente de trânsito deverá consignar no campo 'observações' do auto de infração a informação do local de instalação da placa R-19, exceto na situação prevista no art. 7º.

§ 3º Para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

§ 4º Para a fiscalização de velocidade em local/trecho sinalizado com placa R-19, em vias em que ocorra o acesso de veículos por outra via pública que impossibilite, no trecho compreendido entre o acesso e o medidor, o cumprimento do disposto no caput, deve ser acrescida, nesse trecho, outra placa R-19, assegurando ao condutor o conhecimento acerca do limite de velocidade fiscalizado.

§ 5º Em locais/trechos onde houver a necessidade de redução de velocidade pontual e temporária por obras ou eventos, desde que devidamente sinalizados com placa R-19, respeitadas as distâncias constantes do Anexo IV, poderão ser utilizados medidores de velocidade do tipo portátil ou estático.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, o agente de trânsito deverá produzir relatório descritivo da obra ou evento com a indicação da sinalização utilizada, o qual deverá ser arquivado junto ao órgão de trânsito responsável pela fiscalização, à disposição das JARI, CETRAN, CONTRADIFE e CONTRAN.

§ 7º É vedada a utilização de placa R-19 que não seja fixa, exceto nos casos previstos nos §§ 5º e 6º.

Art. 7º Em trechos de estradas e rodovias onde não houver placa R-19 poderá ser realizada a fiscalização com medidores de velocidade dos tipos móvel, estático ou portátil, desde que observados os limites de velocidade estabelecidos no § 1º do art. 61 do CTB.

§ 1º Ocorrendo a fiscalização na forma prevista no caput, quando utilizado o medidor do tipo portátil ou móvel, a ausência da sinalização deverá ser informada no campo 'observações' do auto de infração.

§ 2º Para cumprimento do disposto no caput, a operação do equipamento deverá estar visível aos condutores.

Art. 8º Quando o local ou trecho da via possuir velocidade máxima permitida por tipo de veículo, a placa R-19 deverá estar acompanhada da informação complementar, na forma do Anexo V.

§ 1º Para fins de cumprimento do estabelecido no caput, os tipos de veículos registrados e licenciados devem estar classificados conforme as duas denominações descritas a seguir:

I - 'VEÍCULOS LEVES' correspondendo a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total - PBT inferior ou igual a 3,500 kg.

II - 'VEÍCULOS PESADOS' correspondendo a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhãotrator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações.

§ 2º 'VEÍCULO LEVE' tracionando outro veículo equipara-se a 'VEÍCULO PESADO' para fins de fiscalização.

RESOLUÇÃO Nº 214, DE 13 DE NOVEMBRO DE 2006.

Revogada pela Resolução Nº 396, de 13 de Dezembro de 2011

Altera o art. 3º e o Anexo I, acrescenta o art. 5ºA e o Anexo IV na Resolução CONTRAN nº 146/03 e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e à vista do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema

Nacional de Trânsito – SNT,

Considerando a disposição do § 2º do art. 280 do CTB que determina a necessidade do CONTRAN regulamentar previamente a utilização de instrumento ou equipamento hábil para o registro de infração;

Considerando a necessidade de uniformizar a utilização e medir a eficácia dos medidores de velocidade, com prioridade à educação para o trânsito, à redução e prevenção de acidentes e à preservação de vidas;

Considerando o que consta no Processo nº 80001. 018556/2006-85;

RESOLVE:

Referendar, alterando, a Deliberação nº 52, publicada no Diário Oficial da União de 08 de setembro de 2006, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Art. 1º O art. 3º da Resolução CONTRAN nº 146, de 27 de agosto de 2003 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.

§ 1º Não é obrigatória a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade fixo ou estático com dispositivo registrador de imagem que atenda aos termos do §2º do art. 1º desta Resolução.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis no modelo constante no item A do Anexo I desta Resolução, que venham a comprovar a necessidade de fiscalização, garantindo a ampla visibilidade do equipamento. Toda vez que ocorrerem alterações nas suas variáveis, o estudo técnico deverá ser refeito com base no item B do Anexo I desta Resolução.

§ 3º Para medir a eficácia dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade instalados a partir de 08 de setembro de 2006, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I desta Resolução, devendo este estar disponível em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias após a implantação do instrumento ou equipamento medidor de velocidade;

§ 4º Sempre que os estudos técnicos previstos no Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa, recomenda-se a adoção de barreira eletrônica.

§ 5º Os estudos técnicos referidos nos parágrafos 2º, 3º e 4º devem:

I – estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II – ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI dos respectivos órgãos ou entidades, quando por elas solicitados.

III – ser encaminhados aos Conselhos Estaduais de Trânsito ou ao CONTRADIFE, no caso do Distrito Federal, quando por eles solicitados.

IV – ser encaminhados ao Denatran, em se tratando de órgãos ou entidades executivas rodoviárias da União, órgãos ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários do Distrito Federal, Estaduais e Municipais.

§ 6º Até 31 de dezembro de 2006, o Denatran deverá regulamentar a forma como os estudos técnicos deverão ser encaminhados.”

Art. 2º Acrescer o artigo 5º A à Resolução CONTRAN nº 146 de 27 de agosto de 2003 com a seguinte redação:

“Art. 5º A. É obrigatória a utilização, ao longo da via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, de sinalização vertical, informando a existência de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida, observando o cumprimento das distâncias estabelecidas na tabela do Anexo III desta Resolução.

§ 1º São exemplos de sinalização vertical para atendimento do caput deste artigo, as placas constantes no Anexo IV.

§ 2º Pode ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.”

PROJETO DE LEI N.º 2.911, DE 2019

(Do Sr. Nicoletti)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre velocidade máxima permitida para as vias terrestres e a infração de excesso de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7369/2002.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre velocidade máxima permitida para as vias terrestres e a infração de excesso de velocidade.

Art. 2º Os arts. 61 e 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.

§ 1º A velocidade máxima regulamentar será de:

.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para veículos leves;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para veículos pesados;

b) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, de acordo com critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.

§ 3º Nos casos de alteração de velocidade na forma prevista no parágrafo anterior, deverá ser dada publicidade aos estudos e critérios técnicos utilizados pelo órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via.

§ 4º A fiscalização de velocidade nos locais com velocidades inferiores às previstas no § 1º deste artigo deverá ocorrer, exclusivamente, por meio de medidor de velocidade do tipo fixo, precedido de sinalização na forma definida pelo CONTRAN.

§ 5º Considera-se veículo leve, para fins deste artigo, os ciclomotores, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, ou qualquer outro veículo cujo peso bruto total - PBT seja igual ou inferior a 3.500kg.

§ 6º Considera-se veículo pesado, para fins deste artigo, os ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque, ou qualquer veículo tracionando outro veículo.

Art. 218.

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 10 km/h (dez quilômetros por hora):

Infração – leve;

Penalidade – multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 10 km/h (dez quilômetros por hora) até 20 km/h (vinte quilômetros por hora)

Infração – média;

Penalidade – multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20 km/h (vinte quilômetros por hora) até 30 km/h (trinta quilômetros por hora):

Infração – grave;

Penalidade – multa;

IV - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 30 km/h (trinta quilômetros por hora) até 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa acrescida do valor correspondente à infração gravíssima a cada fração de 10 km/h excedentes à velocidade máxima permitida, e suspensão do direito de dirigir.

§ 1º Aplicam-se as disposições do art. 267 às infrações previstas nos incisos I e II do caput.

§ 2º Não se aplicam as disposições deste artigo aos veículos elencados no inciso VII do artigo 30, quando da efetiva prestação de serviço de urgência.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo promover alterações na legislação que trata da velocidade máxima permitida para as vias terrestres, bem como da infração de excesso de velocidade, visando garantir maior segurança e transparência para os cidadãos e os órgãos de trânsito, ao estabelecer regras mais claras, proporcionais e justas.

Em relação à velocidade máxima prevista no artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o objetivo da alteração é estabelecer a velocidade padrão para cada tipo de via, bem como para cada tipo de veículo. O atual texto é confuso, ao estabelecer uma velocidade padrão apenas para locais não sinalizados, deixando assim totalmente ao arbítrio do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário estabelecer a velocidade nas vias.

Nesse sentido, a proposta regulamenta a velocidade padrão para cada tipo de via, e possibilita a adoção de velocidades superiores ou inferiores, mas condicionada à realização de estudos técnicos, os quais devem ter ampla divulgação, e seguindo a regulamentação do CONTRAN.

Em relação ao tipo de veículo, a proposta busca dar maior transparência e proporcionalidade ao dividir os veículos em duas categorias: veículos leves e veículos pesados. A forma que a atual redação do art. 61 utiliza para dividir os veículos nas rodovias gera insegurança e injustiça, uma vez que deixa diversos veículos semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas de fora da maior velocidade permitida para a via. Assim, uma motoneta, uma caminhonete ou um utilitário, veículos de pequeno porte e semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas, hoje devem obedecer aos mesmos limites de velocidade de caminhões, ônibus e outros veículos de grande porte, o que não faz sentido e é desproporcional.

A proposta tem por objetivo, ainda, eliminar as diferenças de velocidade em rodovias (vias rurais pavimentadas), que atualmente possuem distinção quanto à duplicação ou não, gerando assim dúvidas entre os condutores, e ainda em limites que atualmente não condizem com a realidade das vias e dos veículos em circulação.

Nas vias com velocidade máxima inferior às previstas no § 1º do artigo 61 do CTB, que passam a ser a velocidade máxima padrão no país, o projeto tem por objetivo estabelecer a fiscalização por meio exclusivamente do medidor de velocidade (popularmente conhecido como “radar”) do tipo fixo, visando assim dar maior transparência à fiscalização do Estado e impedindo assim a utilização incorreta ou indevida dos “radares” portáteis, móveis ou estáticos, que somente poderão ser utilizados em vias cuja velocidade máxima permitida seja a prevista no § 1º do artigo 61 do CTB.

Em relação à infração de excesso de velocidade, atualmente ela é dividida em três tipos de gravidade (média, grave ou gravíssima x3), de acordo com o percentual de excesso em relação à máxima permitida para a via. Ora, essa sistemática é injusta e desproporcional, uma vez que não possui o devido escalonamento entre as condutas, com apenas 3 tipos de gravidade, e ainda gera distorções entre os excessos praticados nas vias urbanas e nas vias rurais.

Seguem alguns exemplos de como a divisão atual das condutas gera distorções e injustiças:

a) condutor flagrado a 61 km/h em uma via urbana cuja velocidade máxima seja de 40 km/h (excesso de 21 km/h): infração gravíssima, com fator de multiplicação de 3x (3x R\$ 293,47, totalizando R\$ 880,41), e ainda terá a suspensão do direito de dirigir;

b) condutor flagrado a 165 km/h em uma rodovia de pista dupla cuja velocidade máxima seja de 110 km/h (excesso de 55 km/h): sujeito apenas à multa grave (R\$ 195,23).

Dessa forma, a proposta adota como parâmetro o excesso em km/h, e não mais percentual, e ainda traz maior escalonamento entre as condutas, visando assim uma maior proporcionalidade nas penalidades de acordo com o excesso de velocidade verificado, iniciando em multa leve, para excessos de até 10 km/h, e chegando até a penalidade de multa gravíssima, com fator de multiplicação para cada fração de excesso de 10 km/h, e suspensão do direito de dirigir.

O § 1º do artigo 218 visa propiciar a aplicação da penalidade de advertência para os condutores que se enquadrarem nos requisitos previstos no art. 267 do CTB. Tal disposição é necessária uma vez que alguns órgãos de trânsito insistem em vedar a aplicação da penalidade de advertência às infrações de excesso de velocidade, ainda que estejam presentes os requisitos previstos no art. 267 do CTB.

Por último, o § 2º do artigo 218 do CTB visa deixar claro a não aplicação das penalidades previstas nessa infração aos veículos do inciso VII do art. 28 (viaturas policiais, ambulância, bombeiros, etc), quando estiverem em serviço de urgência.

Diante do exposto, solicitamos a nossos Pares o apoio para a rápida aprovação do presente projeto de lei, que tem o nobre objetivo de tornar as regras sobre velocidade máxima nas vias terrestres mais claras para os cidadãos e para os órgãos de trânsito.

Sala das Sessões, em 15 de maio de 2019.

Deputado NICOLETTI
PSL/RR

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de ser veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas

as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor no efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

XIII - [VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#)

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos

pedestres.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla; (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)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item 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)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item 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)

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

b) nas rodovias de pista simples: (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)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item 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)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item 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) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). (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)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. (Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições

de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....

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

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

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

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

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

II - quando suspenso do direito de dirigir;

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

IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

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

VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.658, DE 2019

(Do Sr. José Medeiros)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer tolerância acima do limite máximo de velocidade para fins de fiscalização.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2911/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer tolerância acima do limite máximo de velocidade para fins de fiscalização.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 61.

.....

§ 3º Para fins de fiscalização da velocidade, admite-se tolerância acima dos limites máximos previstos neste artigo, acrescidos do erro máximo inerente ao instrumento ou equipamento hábil de medição, conforme regulamentação do CONTRAN:

I – de 6 km/h, para vias com velocidade máxima de até 60 km/h;

II – de 10% (dez por cento), para vias com velocidade máxima acima de 60 km/h.” (NR)

Art. 3º O art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 218.

.....

Parágrafo único. Para fins de aplicação das penalidades previstas neste artigo, admite-se tolerância acima da velocidade máxima permitida para a via, acrescida do erro máximo inerente ao instrumento ou equipamento hábil de medição, conforme regulamentação do CONTRAN:

I – de 6 km/h, para vias com velocidade máxima de até 60 km/h;

II – de 10% (dez por cento), para vias com velocidade máxima acima de 60 km/h.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O excesso de velocidade é um dos fatores mais recorrentes de causa de acidentes de trânsito. Por esse motivo, os órgãos de trânsito intensificam a fiscalização nas vias públicas, fazendo uso, principalmente, de equipamentos eletrônicos, os conhecidos radares.

Ocorre que, sob o argumento de salvar vidas, os órgãos de trânsito criaram uma verdadeira indústria de multas, cujo objetivo principal é arrecadar receita às custas de motoristas que excedem os limites de velocidade permitidos. O problema é que essa peneira pega não somente os condutores imprudentes e contumazes no desrespeito às leis de trânsito, mas aquele condutor que excede em um único quilômetro por hora a velocidade máxima.

Para pôr fim a essa injustiça, propomos que se admita tolerância em relação ao limite máximo de velocidade para fins de aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Para as vias de até 60 km/h, a tolerância seria de 6 km/h; para vias com velocidade máxima superior a 60 km/h, essa tolerância seria de 10%.

Entendemos que esse acréscimo não compromete a segurança no trânsito. Muito pelo contrário. O rigor na legislação quanto aos limites máximos faz com que o condutor tenha que ficar constantemente olhando para o velocímetro do veículo, para saber se está na velocidade correta, e acaba desviando a atenção do trânsito ao seu redor. Com a medida proposta, os motoristas poderão concentrar-se nos demais veículos, nos pedestres, nas placas de sinalização, sem ter que se preocupar se excedem em 2 ou 3 km/h, que mal conseguem ser diferenciados pelo ponteiro do marcador de velocidade.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada.

Sala das Sessões, em 19 de junho de 2019.

Deputado JOSÉ MEDEIROS

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla; *(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)*

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item 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)*

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; *(Item 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)*

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

b) nas rodovias de pista simples; *(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)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item 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)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item 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) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). (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)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; (Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. (Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

PROJETO DE LEI N.º 4.328, DE 2019

(Do Sr. Roberto de Lucena)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o aviso de cometimento de infração por meio eletrônico.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6689/2016.

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 261 e 282-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o aviso de cometimento de infração por meio eletrônico.

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

“Art. 261.

§ 12. Ao final de cada semestre, no mínimo, o proprietário do veículo e o condutor autuado serão informados, por remessa postal ou meio eletrônico, sobre eventuais infrações cometidas, quantidade e data de vencimento dos respectivos pontos lançados no documento de habilitação, tendo em vista o cumprimento do inciso I deste artigo.” (NR)

.....

Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico.

.....

§ 4º Além do disposto no caput e § 1º a 3º, o proprietário do veículo ou o condutor autuado deverá ser avisado na forma de alerta, por meio eletrônico, do cometimento de infração, o qual deverá conter, no mínimo, a tipificação da infração e sua referência legal, além de local, data e hora do ato infracional, na forma definida pelo CONTRAN”. (NR)

Art. 3º Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar-se ao disposto no § 12 do art. 261 e caput e § 4º do art. 282-A da Lei nº 9.503, de 1997, em até 5 (cinco) anos, a contar da entrada em vigor desta Lei.

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

JUSTIFICATIVA

Esta matéria tem origem em Projeto de Lei apresentado na última legislatura pelo então Deputado Felipe Bornier, arquivado nos termos regimentais e que ora reapresentamos. O Projeto original foi assim justificado:

“Trata-se de projeto de lei que tem o objetivo de ajudar os proprietários dos veículos a desenvolverem uma consciência maior sobre a educação no trânsito. A proposta dá a chance ao proprietário de ter um controle maior das infrações e pontuações, na qual, suas habilitações estejam sendo categorizadas.

[...]

O artigo 259 do Código de Transito Brasileiro estabelece que cada tipo de infração de transito, de acordo com a sua gravidade, corresponde a um numero de pontos que deverá ser lançado no prontuário do infrator. O artigo 261, por sua vez, prevê que o direito de dirigir veículo seja suspenso quando a pontuação acumulada totalizar vinte pontos, no período de um ano.

Contudo, a maioria dos proprietários não possui ciência de quantas infrações cometeram e tão pouco quantos pontos acumularam em doze meses, sendo, muitas vezes, pegos de surpresa com a notificação de suspensão do direito de dirigir, por terem atingido a quantidade de pontos suficientes para a imposição dessa penalidade. Um dos principais motivos dessa falta de controle, se dá pelo fato de que, em alguns casos, o proprietário não é o condutor do veículo no momento da infração, ficando nesse caso vulnerável à irresponsabilidade de terceiros.

Por isso, consideramos importante que o proprietário seja informado, periodicamente, sobre a quantidade de pontos já acumulados em seu prontuário. A intenção é alertá-lo sobre uma direção mais defensiva e coibir que ele seja lesado por infrações cometidas por terceiros que vierem a utilizar o seu veículo. É importante salientar que a medida aumenta a segurança no trânsito, levando em consideração que a partir do momento que se tem controle sobre a quantidade de infrações cometidas, a tendência é que o condutor reduza tal incidência.

[...]

Estimulamos, ainda, uma conscientização no trânsito, pois ao tomar conhecimento dessa informação o condutor que incorrer em alguma infração, no período, passará a dirigir com mais cautela, evitando novas infrações e, conseqüentemente, a suspensão do seu direito de dirigir...”

Diante do exposto, solicito aos nobres pares a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 7 de agosto de 2019.

Dep. Roberto de Lucena
Podemos/SP

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 XVI DAS PENALIDADES

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

pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º [\(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos: [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

I – sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 1º Os prazos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir são os seguintes: [\(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

I - no caso do inciso I do caput: de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

II - no caso do inciso II do caput: de 2 (dois) a 8 (oito) meses, exceto para as infrações com prazo descrito no dispositivo infracional, e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) a 18 (dezoito) meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.547, de 14/12/2011\)](#)

§ 4º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 14 (quatorze) pontos, conforme regulamentação do Contran. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

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

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

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

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

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

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

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

.....
CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
.....

.....
Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades
.....

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. (Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será

a data para o recolhimento de seu valor. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico se o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção.

§ 1º O proprietário ou o condutor autuado que optar pela notificação por meio eletrônico deverá manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 3º O sistema previsto no *caput* será certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil). [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 283. (VETADO)

PROJETO DE LEI N.º 3.490, DE 2020

(Do Sr. José Nelto)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os limites de velocidade em rodovias não sinalizadas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2911/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os limites de velocidade de caminhões e outros veículos em rodovias não sinalizadas.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.

§ 1º

.....

II –

a)

.....

2. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para os demais veículos;

.....

b)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para todos os veículos;
” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o item 2 da alínea b do inciso II do § 1º do art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem objetivo bastante simples, relacionado ao ajuste de nossa legislação de trânsito em relação ao avanço tecnológico e de segurança dos veículos automotores.

A atual redação do art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – estabelece limites de velocidade máxima conforme a categoria do veículo automotor, nas vias em que não há sinalização regulamentadora do limite de velocidade.

Nas rodovias, por exemplo, automóveis, camionetas e motocicletas podem trafegar até a 110 km/h quando em pista dupla, e até a 100 km/h quando a rodovia possui pista simples. Já os demais veículos, como caminhões, ônibus e caminhonetes, somente podem trafegar até, no máximo, a velocidade de 90 km/h, seja em pista dupla ou simples.

Nosso projeto buscar fixar em 100 km/h a velocidade máxima dos veículos que hoje estão limitados a 90 km/h, limite que entendemos mais razoável e condizente com relação à evolução tecnológica dos veículos atuais e de seus equipamentos de segurança. Certamente os sistemas de freios, controles e outros itens de segurança ativa e passiva das caminhonetes, caminhões e ônibus modernos são bem mais eficientes do que os de algumas décadas atrás.

Por fim, cabe aqui novamente destacar que nosso projeto altera os limites de velocidade tão somente para as rodovias, ou seja, vias rurais pavimentadas, onde **não exista sinalização regulamentadora de velocidade**. As autoridades com circunscrição sobre a via poderão perfeitamente continuar a estabelecer limites menores – ou até mesmo maiores – para cada trecho de via sob sua jurisdição, consideradas as características e a segurança do trânsito em cada local.

Diante do exposto, estamos certos de que nossos Pares apoiarão o presente projeto.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2020.

Deputado JOSÉ NELTO
 (Podemos/GO)

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla; *(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)*

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item 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)*

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; *(Item 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)*

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

b) nas rodovias de pista simples; *(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)*

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item 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)*

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; *(Item 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) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). *(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)*

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

PROJETO DE LEI N.º 3.346, DE 2021

(Do Sr. Kim Kataguirí)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro a fim de determinar a substituição de equipamentos de radar por lombadas eletrônicas

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-10753/2018.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor 5 (cinco) anos após a sua publicação

KIM KATAGUIRI
Deputado Federal (DEM-SP)

Justificação

O Projeto de Lei determina a substituição de equipamentos de radar por lombadas eletrônicas.

Cabe destacar que o PL se alinha com os interesses da sociedade, eis que segue a mesma orientação de tornar os radares ocultos ilegais nas rodovias brasileiras.

A função social dos chamados radares de velocidade é cristalina, qual seja: educativa/pedagógica e não punitiva. Nesse sentido, não cabe a utilização desses importantes instrumentos como forma meramente arrecadatória.

Assim, o propósito do uso de equipamentos de aferição de velocidade deve ser a de que condutores reduzam a velocidade em pontos críticos e, de fato, tornem o trânsito mais seguro. Para isto, as lombadas eletrônicas são mais recomendadas do que os radares.

Sala das Sessões, 28/9/2021

KIM KATAGUIRI
Deputado Federal (DEM-SP)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatgui@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Katagui
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217390395200>



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 VIII
 DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO
 POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

.....
PROJETO DE LEI N.º 3.347, DE 2021
 (Do Sr. Kim Kataguirí)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro a fim de dispor que os equipamentos de aferição de velocidade só podem ser usados de forma ostensiva

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-7369/2002.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

Art. 3º. O art. 218 da Lei 9.503 de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, devidamente sinalizado nos termos do art. 95-A deste Código, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Parágrafo único. É nula a infração prevista neste artigo quando o uso do equipamento de aferição não tiver sido ostensivamente



Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatgui@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Katagui
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213699465600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

sinalizado ao motorista, nos termos do art.
95-A deste Código” (NR).

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a sua publicação

Justificação

O Projeto de Lei dispõe sobre a aferição de velocidade de veículos automotores que deverá ocorrer de forma ostensiva (visível).

Os conceitos acima elencados trazem total congruência com os princípios da administração pública descritos na Constituição Federal, quais sejam, em breve síntese: publicidade e transparência.

Noutro pórtico, a função social dos chamados radares de velocidade é educativa/pedagógica e não punitiva. Não cabe a utilização desses importantes instrumentos como forma meramente arrecadatória. Portanto, a ideia deve ser a de que condutores reduzam a velocidade em pontos críticos e, de fato, tornar o trânsito mais seguro.

Sala das Sessões, 28/9/2021

KIM KATAGUIRI
Deputado Federal (DEM-SP)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatgui@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Katagui
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213699465600>



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 VIII

**DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO**
.....

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

**Seção I
Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

c) particular;

d) de aluguel;

e) de aprendizagem.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [\("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)](#)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)](#)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)](#)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento): [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)](#)

Infração - gravíssima; [\(Graduação da infração acrescida pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\)](#)

Penalidade - multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir. [\(Penalidade acrescida pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006, e com nova redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
