



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**\*PROJETO DE LEI N.º 2.299, DE 2015**  
**(Do Sr. Sérgio Reis)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as condições para a condução de veículos nas rodovias por portadores de Permissão para Dirigir. PARECERES DADOS AO PL 419/99 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 2299/15, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD.

**NOVO DESPACHO:**

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 419/1999 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 2299/2015 DO PL 419/1999, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA

**ÀS COMISSÕES DE:**

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD),

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(\*) Atualizado em 14/2/2023 em virtude de novo despacho.

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes – PL 419/99:

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

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – PL 419/99:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2015**  
**(Do Sr. Sérgio Reis)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as condições para a condução de veículos nas rodovias por portadores de Permissão para Dirigir.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o §2º e o § 3º do art. 148 e acrescenta o inciso VII ao art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as condições para a condução de veículos nas rodovias por portadores de Permissão para Dirigir.

Art. 2º O §2º e o § 3º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 148 .....

.....  
§2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, sendo vedado a este condutor trafegar por rodovias, ressalvados os trechos urbanos dessas vias.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, após submeter-se a Curso e Exame de Prática de Direção Veicular em rodovias, nos termos de regulamentação do Contran, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

.....” (NR)

Art. 3º O art. 162 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 162 .....

.....  
VII – com Permissão para Dirigir em rodovias, ressaltados os trechos urbanos dessas vias:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa – recolhimento da Permissão para Dirigir.” (NR)

Art. 4º Fica assegurado o direito de dirigir em rodovias para os condutores que se habilitarem antes da data de publicação desta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O §2º do art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – confere ao candidato aprovado no exame de habilitação a Permissão para Dirigir por um ano. Pelo disposto no §3º do mesmo artigo, a Carteira Nacional de Habilitação – CNH – será conferida ao condutor no término do período de um ano, desde que não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem seja reincidente em infração de natureza média.

Como se infere dos dispositivos citados, o CTB prevê um período para que o condutor recém-habilitado possa adquirir experiência e, só então, possa ser equiparado aos demais motoristas. Durante esse primeiro ano, o condutor será submetido a situações reais no trânsito, geralmente não vivenciadas durante as aulas práticas na auto-escola, conferindo-lhe gradativamente a habilidade e a perícia para melhor conduzir o veículo com a devida segurança.

Nesse mesmo pensamento, não me parece razoável que esse novo condutor, ainda em fase de amadurecimento na lida do trânsito, aventure-se a trafegar pelas rodovias de nosso País. Nessas vias, classificadas pelo CTB como vias rurais pavimentadas, a velocidade máxima permitida é

superior àquela permitida para a maioria das vias urbanas, fazendo com que o risco de acidentes seja maior e as consequências das colisões sejam mais graves e mais violentas, muitas vezes ocasionando a morte de condutores e passageiros.

À questão da velocidade soma-se o mau estado de conservação de muitas das nossas rodovias. Um simples buraco ou mesmo um traçado mais acentuado em determinada curva podem ocasionar graves acidentes. Além disso, as longas e cansativas viagens apontam como mais um fator de risco a que estão sujeitos os condutores pelas vias rurais. Nota-se, portanto, que esses elementos, associados à inexperiência e à falta de perícia dos condutores recém-habilitados, potencializam o risco de acidentes e expõem a vida dos próprios motoristas, bem como a vida de outros condutores, passageiros e transeuntes.

Dispensam comentários os danosos efeitos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. Não só a tristeza e a dor sentida por familiares que perdem maridos, esposas e filhos, mas também o enorme prejuízo material que causam os desastres rodoviários, justificam a busca incessante por medidas que possam conter os altos índices de acidentes.

Como minimizar esse alarmante quadro? Permitir que os novos condutores desenvolvam a habilidade de dirigir e adquiram a devida experiência nas vias urbanas e nos trechos urbanos das rodovias do País, durante o período de um ano. Após esse tempo, submetê-los a Curso e Exame de Prática de Direção Veicular em rodovias e, só então, autorizá-los a trafegar por essas vias rurais. Enfim, permitir que esses recém-habilitados motoristas se submetam às mais diversas situações do trânsito nas cidades, aprimorando seus reflexos e a capacidade de reação diante do perigo, antes de lança-los às rodovias.

Proponho, ainda, com o acréscimo do inciso VII ao art. 162 do CTB, que sejam definidas a tipificação, a natureza, a penalidade e a medida administrativa da infração cometida pelo condutor que desrespeitar o novo dispositivo. Para tal mister, considero os mesmos princípios que nortearam o legislador ao elaborar a Lei 9.503, de 1997, ao tratar da questão das infrações de trânsito.

Para que não sejam atingidos direitos adquiridos, propõe-se que seja assegurado o direito de dirigir em rodovias para os condutores que se habilitarem antes da data de publicação da Lei que vier a se originar deste projeto.

Diante do exposto, nobres Deputados, apresento-vos a presente proposição, certo de que, com a aprovação dessa importante alteração no Código de Trânsito Brasileiro, estaremos contribuindo para preservação do mais precioso bem de que dispomos: a vida. Estaremos, ainda, promovendo sensível redução nos gastos públicos e particulares decorrentes dos acidentes de trânsito. E, por fim, estaremos zelando pelo bem da nossa sociedade.

Sala das Sessões, em            de            de 2015.

Deputado Sérgio Reis

2015-4987

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

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

**CAPÍTULO XIV**  
**DA HABILITAÇÃO**

.....

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

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

.....

**CAPÍTULO XV**  
**DAS INFRAÇÕES**

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

IV - (VETADO)

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

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

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

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

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

Infração - as mesmas previstas no artigo anterior;

Penalidade - as mesmas previstas no artigo anterior;

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

.....  
 .....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIACÃO E TRANSPORTES

**PROJETO DE LEI Nº 419, DE 1999**  
**(APENSO O PROJETO DE LEI Nº 697, DE 1999)**

Altera o § 2º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, e dá outras providências.

**Autor:** Deputada ELICIONE BARBALHO

**Relator:** Deputado ARACELY DE PAULA

**1 - RELATÓRIO**

Sob exame desta Comissão encontram-se os Projetos de Lei nº 419, de 1999, e nº 697, de 1999. A primeira iniciativa, lida como proposição principal, é de autoria da Deputada Elcione Barbalho e tem como finalidade proibir que o portador da Permissão para Dirigir trafegue em rodovias federais ou estaduais cujo limite máximo de velocidade ultrapasse 90Km/h, ressalvados os trechos que atravessam regiões metropolitanas ou perímetros urbanos. A propositura apensada, de autoria do Deputado Enio Bacci, modifica os critérios para concessão da Carteira Nacional de Habilitação. De acordo com a proposta, o condutor não poderá cometer infração gravíssima ou ser reincidente em infração grave no período em que estiver sob o estatuto da Permissão para Dirigir. Atualmente, a CNH somente é conferida ao motorista que não cometer infrações gravíssimas ou graves ou for reincidente em infrações médias enquanto portar a Permissão para Dirigir.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos. É o relatório.

GER 3.17.23.004-2 (MAI/98)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

**II - VOTO DO RELATOR**

De pronto, necessário ressaltar que os projetos não guardam similaridade suficiente para justificar a tramitação conjunta. A análise que se fará de um, pouco contribuirá para o exame do outro. De toda sorte, vai-se ao Projeto de Lei nº 419, de 1999, a proposição principal.

A iniciativa, infelizmente, baseia-se em premissa equivocada: rodovias com limite máximo de velocidade superior ao limite ordinário (80Km/h) seriam mais inseguras do que as rodovias onde esse limite prevalece. Em realidade, não é arbitrária a decisão de se estabelecer um limite máximo de velocidade que ultrapasse o padrão usual das vias. Ela precisa estar assente em critérios técnicos que assegurem a segurança da condução à velocidade desejada. Já no projeto de engenharia da rodovia, deve-se levar em conta a velocidade que se pretende permitir aos veículos em trânsito. O desenho e a angulação das curvas, o número de faixas de rolamento, o tipo de pavimento, a adaptação ao relevo, a aplicação da sinalização, todos esses fatores são manipulados para que se possa fixar, com segurança, qual a velocidade máxima para a via. Não há que se pensar, assim, que ao se empregar velocidade superior à máxima comumente estabelecida se esteja praticando ato de grande risco. A velocidade máxima imposta pela autoridade rodoviária sempre será (ou deveria ser) compatível com a segurança oferecida pela via.

Em nosso entendimento, para se poder aferir o grau de segurança de uma rodovia, muito mais importante do que o limite máximo de velocidade fixado é o padrão de conservação a que está submetida, o volume de tráfego que sobre ela se abate. Haverá quem discorde de que uma via simples de mão-dupla, em terreno acidentado, sobrecarregada de veículos - como tantas rodovias existentes no país, é mais insegura do que uma rodovia como a Bandeirantes ou a Anhanguera, onde o limite máximo de velocidade é de 100Km/h?

Demais, cumpre lembrar que o portador da Permissão para Dirigir, a vigorar o disposto no projeto em exame, pode ter bastante limitado o universo de rodovias a sua disposição, já que cada vez mais se procura modernizar a infra-estrutura rodoviária, possibilitando a adoção de um maior limite de velocidade. Alguns trajetos, certamente, terão que ser cumpridos em vias acanhadas, mal conservadas, martirizando desnecessariamente o condutor recém-habilitado. Pontos turísticos, instalações comerciais

GER 3.17.23.004-2 (MA/36)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

e industriais, residências de campo etc poderão se tornar inacessíveis para o principiante. É o caso até de se perguntar se a medida não feriria o direito de ir e vir.

Inevitável, portanto, opinarmos pela rejeição da iniciativa.

Passemos ao exame do Projeto de Lei nº 697, de 1999.

A proposta em caso, mui apropriadamente, detecta certo grau de exagero no estabelecimento de requisitos para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação ao portador da Permissão para Dirigir. Atualmente, esse condutor não pode cometer nenhuma infração gravíssima ou grave ou ser reincidente em infração média, o que lhe retira o direito de receber a CNH. Convenhamos, não é tão difícil o recém-habilitado deparar-se com essa situação, dada a severidade que, acertadamente, se emprestou ao novo Código. O cometimento de qualquer infração por excesso de velocidade, por exemplo, hoje inviabiliza a concessão da CNH para o motorista novião. Quem estacionar seu veículo em local proibido, uma única vez, também terá que reiniciar todo o processo de habilitação, o mesmo acontecendo com quem, ao longo de um ano, for penalizado por ter deixado de iluminar a placa traseira, à noite, e por ter sido flagrado dirigindo o veículo com o braço do lado de fora, infrações consideradas de gravidade média.

Julgamos que é preciso um pouco de moderação no trato da questão. Concordamos, evidentemente, com a fixação de critérios para a concessão da CNH, critérios que privilegiem o condutor responsável, precavido. Não obstante, não nos parece correto incluir no rol das infrações que nunca devam ser cometidas as de natureza grave. Compará-las às de natureza gravíssima é aumentar-lhes artificialmente a gravidade, ou banalizar o significado destas.

Mais acertado, entendemos, é permitir-se que uma infração grave seja tolerada, e apenas uma. Exceção feita às infrações de natureza gravíssima, que nos parecem indesculpáveis, as demais não são suficientes para caracterizar a existência de uma inclinação irresponsável por parte do recém-habilitado, a menos que se tornem repetitivas.

Nesse sentido, procuramos ajustar a proposta em foco a um conceito mais amplo, que não privilegie tanto a severidade em uma ponta e tanto a brandura em outra. Acatamos a idéia de se permitir que o portador da Permissão para

GER 5.17.23.004-2 (MA/28)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Dirigir cometa uma infração considerada grave. Por outro lado, consideramos conveniente que se preveja uma punição para o infrator contumaz, ainda que ele não incorra em infrações gravíssimas ou graves. A transgressão continuada da lei, mesmo que em aspectos de menor relevância, também configura a necessidade de reavaliação do condutor.

Eis porque estamos sugerindo que, para fazer jus à CNH, o condutor não ultrapasse a contagem de doze pontos, atribuídos conforme disposto no art. 259. Permanecem como restrições, evidentemente, o cometimento de infração gravíssima e a reincidência em infração grave. Quem, assim, responder por uma infração grave, terá anotado em seu prontuário cinco pontos, restando-lhe a possibilidade de, no máximo, cometer mais duas infrações leves (três pontos cada), por exemplo, totalizando dez pontos. Nesse sistema, para continuarmos nos exemplos, o portador da Permissão para Dirigir poderá ser responsável por até três infrações médias, o que soma exatos doze pontos.

Quer nos parecer, enfim, que a sugestão proporcionará mais equilíbrio na apreciação das qualidades e do comportamento do motorista principiante.

**Votamos, pois, pela rejeição do Projeto de Lei nº 419, de 1999, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 697, de 1999, na forma do substitutivo em anexo.**

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 1999.

  
Deputado Aracely de Paula  
Relator

90634.085

GER 3.17.23.004-2 (MAI/98)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIACÃO E TRANSPORTES

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 697, DE 1999

Altera condições para concessão da  
Carteira Nacional de Habilitação ao portador da  
Permissão para Dirigir.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O § 3º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar  
com a seguinte redação:

*"§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao  
condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma  
infração de natureza gravíssima, seja reincidente em infração grave ou tenha  
ultrapassado a contagem de doze pontos, atribuídos conforme disposto no art.  
259." (NR)*

Art. 2º Esta lei entra em vigor sessenta dias após a data de sua  
publicação.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 1999

  
Deputado Aracely de Paula  
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIACÃO E TRANSPORTES**PROJETO DE LEI Nº 419, DE 1999**

Altera o § 2º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, e dá outras providências.

**Autor:** Deputada ELICIONE BARBALHO

**Relator:** Deputado ARACELY DE PAULA

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Após a conclusão de nosso parecer ao projeto de Lei nº 419, de 1999, e seu apenso, Projeto de Lei nº 697, de 1999, eis que nos chega para análise mais uma iniciativa que modifica o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se do Projeto de Lei nº 1.496, de 1999, de autoria do Deputado Dr. Hélio, que tem por finalidade suprimir do texto legal a Permissão para Dirigir, habilitação de caráter provisório que antecede o documento definitivo, a Carteira Nacional de Habilitação.

Em virtude do que já expusemos em nosso parecer, resta claro que não podemos concordar com a proposta em foco. Se tínhamos os efeitos de um abrandamento dos critérios existentes para a obtenção da CNH, mais preocupação ainda nos causa a possibilidade de se extinguir a Permissão para Dirigir, expediente de grande utilidade para se apreciar e pôr sob juízo o comportamento do condutor recém-habilitado.

**Cumpre-nos, assim, votar pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.496, de 1999. Reiteramos, a propósito, nosso voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 419, de 1999, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 697, de 1999, na forma do substitutivo proposto.**

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 1999.

  
Deputado Aracely de Paula  
Relator

910778.005

GER 3.17 23 034-2 JUN99!



CÂMARA DOS DEPUTADOS


**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES****PROJETO DE LEI Nº 419-A, DE 1999****III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 697/99, apensado, e rejeitou o Projeto de Lei nº 419/99 e o de nº 1.496/99, apensado, com complementação de voto, nos termos do parecer do relator, Deputado Aracely de Paula.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Barbosa Neto - Presidente, Chiquinho Feitosa e Pedro Fomandes - Vice-Presidentes, Aloízio Santos, Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Feu Rosa, Mário Negromonte, Pedro Chaves, Roberto Rocha, Romeu Queiroz, Sérgio Barros, Sérgio Reis, Alberto Mourão, Domiciano Cabral, Eunício Oliveira, João Henrique, José Chaves, Waldir Schmidt, Eliseu Resende, Ildelfonso Cordeiro, Neuton Lima, Raimundo Colombo, Carlos Santana, Damião Feliciano, Fernando Marroni, Marcos Afonso, Telma de Souza, Albérico Filho, Almir Sá, Glycon Terra Pinto, Philemon Rodrigues, Raimundo Santos, Eujácio Simões, Edinho Araújo, Carlos Dunga, Paulo Braga, Luiz Sérgio e Olímpio Pires.

Sala da Comissão, em 5 de abril de 2000



Deputado **BARBOSA NETO**  
Presidente

GER-3 17.25.034-2 (JUN/99)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 697, DE 1999  
(apensado ao PL nº 419, de 1999)

## SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

*Altera condições para concessão da  
Carteira Nacional de Habilitação ao  
portador da Permissão para Dirigir.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º.** O § 3º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

**"Art. 148.** .....

**§ 3º.** A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza gravíssima, seja reincidente em infração grave ou tenha ultrapassado a contagem de doze pontos, atribuídos conforme disposto no art. 259." (NR)

**Art. 2º.** Esta lei entra em vigor sessenta dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 5 de abril de 2000.

  
Deputado BARBOSA NETO  
Presidente

GER 3.17.23.004-2 (LIMBRO)

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 419-A, DE 1999

(Apensados os PLs nºs 697/99 e 1.496/99)

Altera o § 2º do art. 148 da Lei Nº 9.503, de 1997, e dá outras providências.

**Autor:** Deputada ELCIONE BARBALHO

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe visa a alterar dois dispositivos do Código de Trânsito relativamente ao candidato aprovado no exame de habilitação. Primeiramente, o projeto proíbe que o candidato aprovado, portador da Permissão para Dirigir, trafegue em rodovias federais ou estaduais com velocidade máxima a partir de 90 km/h, ressalvados os trechos considerados regiões metropolitanas e perímetros urbanos. Em segundo lugar, o projeto tipifica como infração gravíssima o descumprimento dessa norma, com pena de multa, recolhimento da Permissão para Dirigir e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

À proposição foram apensados dois outros projetos, o de n.º 697/99, de autoria do Sr. ENIO BACCI, e o n.º 1.496/99, do Sr. Dr. HÉLIO.

O PL 697/99 estabelece que a carteira nacional de habilitação será conferida ao condutor, ao término de doze meses, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração gravíssima ou seja reincidente em infração grave.

O PL 1.496/99, por sua vez, objetiva suprimir a condição temporal de um

ano para recebimento da carteira de habilitação, dispondo que a mesma será conferida ao condutor após a aprovação em todos os exames previstos.

A matéria foi apreciada, quanto ao mérito, pela douta Comissão de Viação e Transportes-CVT, que se pronunciou pela rejeição dos Pls 1.496/99 e 419/99 e pela aprovação do PL 697/99, na forma do Substitutivo proposto.

O Substitutivo oferecido pela CVT altera o Código de Trânsito dispondo que a carteira nacional de habilitação será conferida ao condutor no término de uma ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza gravíssima, seja reincidente em infração grave ou tenha ultrapassado a contagem de doze pontos, atribuídos conforme o art. 259 do Código.

Compete à esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania analisar a matéria no que tange à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o Relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Quanto à constitucionalidade, quer sob o aspecto formal, quer material, não encontramos óbice ao seu prosseguimento. Eis que todas as proposições observam os pressupostos da Lei Maior.

Juridicamente e, ainda, quanto à técnica legislativa, também, não há reparos a serem feitos.

Pelo exposto, manifesto meu voto pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos Projetos de Lei nºs 419-A, de 1999; 697, de 1999; e 1.496, de 1999, bem como do Substitutivo oferecido pela Comissão de Viação e

Transportes.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2008.

Deputado **HUGO LEAL**  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 419-A/1999, dos de nºs 697/1999, 1.496/1999, apensados, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Arolde de Oliveira, Augusto Farias, Benedito de Lira, Bruno Rodrigues, Cândido Vaccarezza, Carlos Bezerra, Edmar Moreira, Edson Aparecido, Felipe Maia, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gerson Peres, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Mainha, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Mauro Benevides, Moreira Mendes, Nelson Pellegrino, Odair Cunha, Paulo Magalhães, Roberto Magalhães, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Vicente Arruda, Zenaldo Coutinho, Antônio Carlos Biffi, Arnaldo Faria de Sá, Átila Lins, Carlos Alberto Leréia, Carlos Willian, Chico Lopes, Colbert Martins, Dilceu Sperafico, Fernando Coruja, Hugo Leal, Jefferson Campos, João Magalhães, Luiz Couto, Márcio França, Odílio Balbinotti, Pinto Itamaraty, Ricardo Barros, Ricardo Tripoli e William Woo.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**