

CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 8.085, DE 2014

(Do Senado Federal)

PLS nº 454/2012
Ofício nº 1.395/2014 - SF

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
DEFESA DO CONSUMIDOR;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54 RICD)
POR VERSAR A REFERIDA PROPOSIÇÃO MATÉRIA DE COMPETÊNCIA DE MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, CONSOANTE O DISPOSTO NO ART. 34, II, DO RICD, DECIDO PELA CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 29/11/2023 para inclusão de apensados (278)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 2741/03, 4141/04, 4196/04, 1806/07, 2354/07, 3635/08, 3739/08, 3792/08, 4797/09, 4802/09, 4851/09, 6932/10, 7910/10, 429/11, 647/11, 2582/11, 2881/11, 3479/12, 3937/12, 4058/12, 4245/12, 4256/12, 4986/13, 4993/13, 5026/13, 5064/13, 5220/13, 5281/13, 6040/13, 6273/13, 6337/13, 6506/13, 6661/13, 6746/13, 6755/13, 7342/14, 7385/14, 7428/14, 7578/14, 7643/14, 7699/14, 7733/14, 7761/14, 7800/14, 7828/14, 7858/14, 7876/14, 7987/14, 8050/14, 8054/14, 8070/14, 8138/14, 8177/14, 160/15, 467/15, 584/15, 608/15, 630/15, 724/15, 804/15, 920/15, 1002/15, 1006/15, 1018/15, 1074/15, 1085/15, 1178/15, 1223/15, 1250/15, 1251/15, 1287/15, 1341/15, 1376/15, 1432/15, 1435/15, 1499/15, 1569/15, 1603/15, 1745/15, 1848/15, 1880/15, 1888/15, 1890/15, 2010/15, 2012/15, 2060/15, 2069/15, 2103/15, 2108/15, 2170/15, 2345/15, 2564/15, 2572/15, 2624/15, 2819/15, 2869/15, 2875/15, 2896/15, 2914/15, 2924/15, 2925/15, 2944/15, 2970/15, 3020/15, 3053/15, 3055/15, 3092/15, 3104/15, 3120/15, 3385/15, 3414/15, 3433/15, 3558/15, 3593/15, 3807/15, 3877/15, 3944/15, 4013/15, 4018/15, 4102/15, 4173/15, 4326/16, 4391/16, 4392/16, 4415/16, 4448/16, 4582/16, 4835/16, 5103/16, 5224/16, 5227/16, 5231/16, 5302/16, 5314/16, 5388/16, 5408/16, 5417/16, 5424/16, 5868/16, 5872/16, 5995/16, 6062/16, 6085/16, 6109/16, 6132/16, 6407/16, 6517/16, 6554/16, 6572/16, 6728/16, 6735/16, 6995/17, 7299/17, 8019/17, 8109/17, 8329/17, 8361/17, 8383/17, 8457/17, 8589/17, 8712/17, 8753/17, 8797/17, 8850/17, 8917/17, 9023/17, 9052/17, 9267/17, 9450/17, 9605/18, 9611/18, 9648/18, 9841/18, 9962/18, 10093/18, 10155/18, 10178/18, 10194/18, 10432/18, 10490/18, 10578/18, 10616/18, 10768/18, 10803/18, 152/19, 180/19, 695/19, 828/19, 907/19, 1044/19, 1063/19, 1367/19, 1498/19, 1557/19, 1814/19, 2087/19, 2226/19, 2283/19, 2471/19, 2606/19, 2631/19, 2837/19, 2871/19, 3053/19, 2650/19, 2909/19, 3272/19, 3294/19, 3301/19, 3345/19, 3398/19, 3516/19, 3624/19, 3656/19, 3778/19, 3781/19, 4080/19, 4126/19, 4127/19, 4171/19, 4368/19, 4448/19, 4596/19, 4610/19, 4727/19, 5438/19, 5574/19, 5779/19, 5913/19, 6018/19, 1437/20, 1593/20, 1692/20, 2402/20, 2606/20, 2946/20, 3100/20, 4452/20, 4474/20, 4575/20, 4619/20, 4671/20, 4929/20, 5105/20, 5211/20, 279/21, 1105/21, 1202/21, 2110/21, 2903/21, 2937/21, 3075/21, 3406/21, 3407/21, 3596/21, 4293/21, 576/22, 996/22, 1995/22, 2027/22, 2266/22, 2515/22, 3058/22, 3065/22, 871/23, 954/23, 962/23, 1186/23, 1578/23, 1693/23, 1833/23, 2487/23, 2789/23, 2919/23, 2927/23, 3616/23, 5488/23 e 5517/23.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:
"Art. 158. .....
.....
§ 3º O Contran fixará a carga horária mínima a ser exigida para a prática de direção em vias públicas durante o processo de aprendizagem." (NR)
Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 11 de novembro de 2014.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....
Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:
I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.
§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.*(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*
§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*
Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.
§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.
§ 2º (VETADO)
§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.
§ 4º (VETADO)
§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.
§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.
§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.
§ 9º (VETADO)
§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.
§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.741, DE 2003

(Do Sr. Luis Carlos Heinze)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre mensagem de advertência impressa na embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País; tendo pareceres: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação deste e dos de nºs 4141/2004 e 4196/2004, apensados, com substitutivo (relator: DEP. EDSON EZEQUIEL); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, dos de nºs 4141/2004 e 4196/2004, apensados, e do substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, com subemenda substitutiva (relator: DEP. MOISES AVELINO); da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação deste e dos de nºs 4141/2004 e 4196/2004, apensados, com substitutivo (relator: DEP. FILIPE PEREIRA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária deste, dos de nºs 4141/04 e 4196/04, apensados, dos Substitutivos da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e da Comissão de Defesa do Consumidor e da subemenda da Comissão de Viação e Transportes (relatora: DEP. LUCIANA GENRO).

NOVO DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8085/2014

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar que a embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País contenha mensagem de advertência acerca do risco de acidente de trânsito relacionado ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 315-A:

"Art. 315-A. A embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País conterá a seguinte mensagem de advertência: 'Importante: Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração por trazer sérios riscos de acidente de trânsito.'.
"§ 1º A mensagem de que trata o caput deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva.
"§ 2º A inobservância do disposto neste artigo sujeita as empresas infratoras a multa equivalente a 50% (cinqüenta por cento) do valor de venda do produto, a ser recolhida em favor do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito – FUNSET, de que trata o parágrafo único do art. 320."

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O uso de telefone celular ao volante de veículo automotor é tipificado como infração, nos termos dos incisos V e VI do art. 252 do Código de Trânsito Brasileiro, tendo em vista o risco que essa atitude representa para a segurança do trânsito. De fato, ao utilizar o celular, o motorista não apenas se vê na contingência de dirigir com apenas uma das mãos (caso previsto no inciso V), como também sua atenção vai estar dividida entre o movimento da via e a conversa ao telefone. Se utilizar fones de ouvido (situação abrangida pelo inciso VI), a situação agrava-se, pois ele vai ter dificuldade para ouvir os ruídos característicos do próprio trânsito.
Relatório recente do *Transport Research Laboratory*, entidade responsável por pesquisas de trânsito no Reino Unido, apontou que usar o telefone ao dirigir chega a ser até mais perigoso do que dirigir embriagado. O motorista que utiliza um celular vai reagir de forma muito mais lenta aos perigos e sua distância de frenagem a 120 quilômetros por hora é 14 metros mais longa do que a de um motorista normal e 10 metros maior do que a de um embrigado.
Apesar dos riscos serem bem conhecidos e das inúmeras campanhas educativas já

levadas a cabo sobre esse assunto, os condutores ainda insistem em comportamentos inadequados. Segundo o Detran de meu Estado, o Rio Grande do Sul, no ano de 2002, a utilização de telefone celular ao volante resultou em mais de 30 mil registros de infração, o que a torna a sétima infração mais comum no trânsito gaúcho.

Para tentar aumentar o grau de consciência dos motoristas, estamos propondo a presente alteração no texto do Código de Trânsito Brasileiro, obrigando a adoção de mensagem de advertência sobre os riscos do uso do aparelho celular ao volante de veículo automotor. Nossa inspiração veio do sistema de mensagens de advertência adotado, com sucesso, nas embalagens de cigarros e bebidas alcoólicas. Para os infratores, estamos prevendo multa em valor proporcional ao do produto comercializado em embalagem inadequada. O prazo previsto para entrada em vigor da norma, por sua vez, pretende dar tempo às empresas para a tomada das providências necessárias.

Tendo em vista os enormes benefícios que uma medida tão simples pode trazer, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2003.

Deputado **Luiz Carlos Heinze**

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

Art. 316. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 281 só entrará em vigor após duzentos e quarenta dias contados da publicação desta Lei.

.....
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.
Art. 321. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI Nº 4141, DE 2004

(Do Sr. Júlio Redecker)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de inclusão de mensagem de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2731/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece que as prestadoras de serviços móvel celular e móvel pessoal deverão incluir nos cartões telefônicos pré-pagos as mensagens de advertência que especifica.

Art. 2º As prestadoras do serviços móvel celular e pessoal são obrigadas a incluir nos cartões telefônicos pré-pagos uma das seguintes mensagens de advertência:

I - Dirigir falando ao celular é perigoso.

II - Não fale ao celular enquanto dirige.

III - Celular e volante não combinam: perigo de acidente.

Art. 3º A inobservância do disposto nesta Lei sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O vertiginoso aumento do uso de aparelhos celulares em todo o mundo trouxe diversas preocupações para as autoridades governamentais. A primeira preocupação óbvia relaciona-se com os possíveis danos à saúde provocados pela radiação eletromagnética produzida por esses equipamentos.

Estudos realizados tanto por cientistas como por organismos internacionais responsáveis pela proteção da saúde da população ainda não conseguiram estabelecer correlação direta entre o uso de celulares e algum tipo de doença. O único risco comprovado do uso desses aparelhos é o aumento da incidência de acidentes de trânsito, quando o motorista fala ao celular.

Quanto à essa preocupação, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 1997, já considera infração média, sujeita a multa, dirigir o veículo "***utilizando-se*** *de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou* ***de telefone celular***" (art. 252, inciso VI). Contudo, essa medida não tem sido suficiente para diminuir o número de acidentes de trânsito nos quais foram envolvidas pessoas que falavam ao celular enquanto dirigiam.

Relatório do Laboratório Britânico de Pesquisa em Transportes aponta que essa conduta é mais perigosa do que dirigir embriagado, pois o motorista com o celular ao ouvido reage muito mais lentamente aos perigos. A distância de frenagem, por exemplo, aumenta significativamente: a 120km/h, é 14 metros mais longa do que a de um motorista que se encontra com ambas as mãos ao volante e 10 metros mais longa do que a de um motorista embriagado. Ademais, condutores que falam ao celular enquanto dirigem, mesmo os que utilizam fone de ouvido, ficam com a visão afunilada e com as mesmas reações de quem está sob o efeito de 0,8 decigramas de álcool. Para se ter uma idéia dos riscos envolvidos, basta verificar que a legislação brasileira considera "dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a 0,6 decigramas por litro de sangue" infração gravíssima, sujeita a multa e a suspensão do direito de dirigir.

Assim sendo, optamos por apresentar o presente projeto de lei com o intuito de promover amplo esclarecimento da população quanto aos riscos envolvidos com o uso do celular ao volante. Consideramos que a inclusão de mensagem de advertência nos cartões comercializados pelas prestadoras de serviço móvel atingirá esse objetivo, pois grande parcela da população, cerca de 80% dos usuários desse serviço, utiliza o sistema pré-pago.

Dada a relevância da matéria, esperamos contar com o fundamental apoio de nosso Pares nesta Casa para sua célere tramitação e aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2004.

Deputado Júlio Redecker

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.472, DE 16 DE JULHO DE 1997

Dispõe sobre a Organização dos Serviços de Telecomunicações, a Criação e Funcionamento de um Órgão Regulador e outros Aspectos Institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995.

.....

LIVRO III
DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES

.....

TÍTULO VI
DAS SANÇÕES

CAPÍTULO I
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

Art. 173. A infração desta Lei ou das demais normas aplicáveis, bem como a inobservância dos deveres decorrentes dos contratos de concessão ou dos atos de permissão, autorização de serviço ou autorização de uso de radiofreqüência, sujeitará os infratores às seguintes sanções, aplicáveis pela Agência, sem prejuízo das de natureza civil e penal:
I - advertência;
II - multa;
III - suspensão temporária;
IV - caducidade;
V - declaração de inidoneidade.
Art. 174. Toda acusação será circunstanciada, permanecendo em sigilo até sua completa apuração.

.....
.....

PROJETO DE LEI Nº 4.196, DE 2004

(Do Sr. Pastor Reinaldo)

Dispõe sobre obrigatoriedade de mensagem de alerta, sobre riscos do uso do aparelho celular em situação de trânsito, nas embalagens do aparelho e respectivos cartões de reabastecimento de crédito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2731/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º As empresas de telefonia celular ficam obrigadas a inserir nas embalagens, material de divulgação e respectivos cartões de reabastecimento de crédito telefônico, alerta ao consumidor sobre os riscos do uso do aparelho celular em situação de trânsito, nos termos desta lei.
Art. 2º As mensagens de alerta devem ser escritas ou faladas, conforme os casos previstos no art. 1º, tendo como frases básicas: "Falar ao celular enquanto dirige aumenta em 4 vezes o risco de acidentes" e "Celular e volante não combinam"
Art. 3º As dimensões, o tempo de veiculação e as demais ações regulamentadoras da presente lei serão definidas pelo Poder Executivo no prazo de 90(noventa) dias.
Art. 4º As empresas sujeitas a esta Lei têm prazo de 60(sessenta) dias, após a regulamentação prevista no art. 3º, para se enquadrarem às suas disposições.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os graves acidentes ocasionado pelo uso do celular concomitante à direção veicular são mais que suficientes para justificar medidas que objetivem restringir e desestimular o uso deste aparelho em situação de trânsito.
Destaco ainda, segundo informações recentemente divulgadas:
Em 2001 foram cometidas mais de 36 mil infrações relativas ao uso do fone celular;
Relatório do Centro Britânico *Transport Research Laboratory* (Laboratório de Pesquisa em Transportes) aponta que essa conduta é mais perigosa do que dirigir embriagado. O motorista com um celular ao ouvido vai reagir de forma muito mais lenta aos perigos e sua distância de frenagem a l2Okm/h é 14m mais longa do que a de um motorista que se encontra com ambas as mãos ao volante e 10m maior do que a de um embriagado;
Um estudo de Utah (EUA) mostrou que condutores ao volante falando pelo celular, mesmo que seja com fone de ouvido, ficam com visão afunilada e com as mesmas reações de quem está sob o efeito de 0,8 decigramas de álcool;
Uma pesquisa feita pela entidade canadense de trânsito *AAA Foundation for Traffic Safety,* mostrou que a distração provocada pelo telefone celular é duas ou três vezes maior em pessoas com mais de 50 anos; e
Estudos evidenciam que o risco de acidentes de trânsito ao falar por celular enquanto se dirige é de quatro vezes mais do que o normal Mesmo falar com as mãos livres, por fone auricular, tem esse mesmo aumento de risco quadruplicado (Conselho Europeu de Segurança no Transporte).
Pela importância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 5 de outubro de 2004.

Deputado PASTOR REINALDO
PTB/RS

PROJETO DE LEI N.º 1.806, DE 2007

(Do Sr. Cláudio Magrão)

Dispõe sobre equipamentos de segurança para veículos novos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8177/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece programa de inclusão de equipamentos obrigatórios de segurança para veículos automotores novos comercializados no território nacional.

Parágrafo único. Os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores novos previstos nesta Lei não excluem outros constantes da Lei 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), de normas estabelecidas pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) ou de outras normas legais.

Art. 2º Os veículos automotores produzidos ou importados para comercialização no território nacional incluirão os seguintes equipamentos obrigatórios:

I – A partir da vigência desta Lei:

a) Terceira luz de freio (*brake-light);*

b) Barras de proteção lateral;

c) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

II – Após decorrido um ano da vigência desta Lei:

Air bag duplo (motorista e passageiro), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

b) Encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo automotor;

c) Cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores;

d) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 10% (dez por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

III – Após decorridos dois anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 50% (cinqüenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

IV – Após decorridos três anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

V - Após decorridos quatro anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 40% (quarenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VI - Após decorridos cinco anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 80% (oitenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 50% (cinqüenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VII - Após decorridos seis anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VIII - Após decorridos sete anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;

b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

IX - Após decorridos oito anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

X - Após decorridos nove anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

Art. 3º Os fabricantes de veículos empreenderão estudos com vistas a desenvolver e produzir carrocerias absorvedoras de energia do impacto com vistas a proporcionar maior segurança aos pedestres.

Art. 4º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de veículos automotores cuja produção ou importação anual não exceda a duzentas unidades.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor seis meses após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

No Brasil, e no mundo, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes violentas. A média nacional de óbitos decorrentes da violência no trânsito é de trinta mil. Mesmo quando se compara com outros países, os dados referentes ao Brasil são bastante elevados.

Desse modo, as mortes causadas por acidentes de trânsito, sem considerar o número de feridos, representam parcela substantiva dentro do total de mortes no Brasil. Com efeito, a solução desse problema passa necessariamente por uma campanha de conscientização de motoristas e disponibilização de rodovias e estradas em condições melhores de tráfego.

Contudo, um aspecto fundamental para a redução dessas estatísticas é a disponibilização de veículos automotores, pelo menos os novos, com a adoção de melhores e mais equipamentos de segurança.

Nesse aspecto, cumpre-nos salientar, propomos por meio deste Projeto de Lei o aumento da segurança passiva (relativa à diminuição das conseqüências do acidente automotivo) e também da segurança ativa (relativa àqueles itens que evitam o acidente, caso dos equipamentos de freios ABS, ou antitravamento). A tendência natural da indústria automobilística brasileira, a exemplo do que ocorre em países da Europa e nos Estados Unidos da América, é a inclusão gradativa de alguns dos equipamentos de segurança, como *air bags*, barras de proteção nas laterais da porta, encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo, terceira luz de freio e freios com sistema ABS, como itens de série, ou seja, vendidos não como opcionais apenas. No entanto, para que essa tendência seja concretizada em médio e longo prazos para todos os veículos em comercialização no País, faz-se mister a adoção de uma estrutura normativa em que seja prevista a implementação gradativa de um programa consistente e

realista em matéria de segurança veicular.

Nessa linha, a presente proposta tem por objetivo determinar os equipamentos de segurança obrigatórios para veículos automotores novos comercializados no território nacional, seja de fabricação nacional ou importado. Para tanto, o Projeto de Lei ora proposto prevê uma capacidade de planejamento suficiente para a indústria automobilística nacional e para empresas importadoras de veículos, considerando que a sua implementação total se dará no prazo de cerca de dez anos, de modo gradativo. Isso porque a realidade da indústria automobilística nacional impede a instalação imediata de equipamentos como *air bags* em todos os modelos de automóveis atualmente em fabricação, uma vez que veículos de concepção mais antiga não comportariam tais equipamentos.

Concordamos que tais medidas poderão, em grau variado, impactar no preço final dos veículos automotores. Contudo, é preciso termos em mente que as vantagens de tais medidas compensarão sobremaneira seus custos, tanto para o Estado brasileiro como para os consumidores de automóveis, uma vez que gastos paralelos ocasionados por acidentes veiculares, como atendimento médico-hospitar e de reabilitação e o atendimento policial, serão minorados. Nesse aspecto, cuidamos também de propor projeto dispondo sobre a isenção do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) desses equipamentos de segurança, que estão, no geral, em torno de 15%, com o objetivo de aliviar o seu custo no orçamento já limitado da maior parte dos consumidores de veículos brasileiros.

Mesmo assim, não podemos permitir que a segurança dos indivíduos fique sujeita inteiramente à uma noção de economia de preços. Mais uma vez, as vantagens são bastante significativas tanto para o Estado brasileiro como para os próprios motoristas e passageiros, sem contar os pedestres. Segurança, acreditamos, não pode ser tratada como item de conforto.

Ademais, a legislação atinente à segurança veicular, frente ao Código de Trânsito Brasileiro, apresenta-se falha e desatualizada. Os avanços tecnológicos advindos da indústria automobilística mundial vêm sendo limitados, na prática, a um número reduzido de brasileiros. Este Projeto de Lei, portanto, tem como objetivo suplementar a democratização da provisão de itens de segurança veicular ao maior número possível de motoristas, passageiros e pedestres.

Dessa forma, é com a preocupação de disponibilizar uma legislação justa, programada e preocupada com a segurança veicular que apresentamos este Projeto de Lei, esperando contar com o indispensável apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional para a sua aprovação no prazo mais curto possível.

Quero deixar registrado que o Projeto em questão foi apresentado pelo nobre Deputado Dimas Ramalho (PPS/SP) e, em função do arquivamento do mesmo e por tratar-se de um excelente PL, o estou reapresentando.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2007.

Deputado CLAUDIO MAGRÃO
PPS/SP

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º 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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º. São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação publica e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.354, DE 2007

(Do Sr. João Dado)

Acrescenta incisos ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer equipamentos obrigatórios dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre os equipamentos obrigatórios dos veículos, fica acrescido dos seguintes incisos VII e VIII:

“Art. 105.....

VII – equipamento suplementar de retenção (*air bag*) frontal, para condutor e passageiros do banco dianteiro;

VIII – freios com sistema anti-travamento das rodas (ABS).”

Art. 2º Os equipamentos de que tratam os incisos VII e VIII, acrescidos por esta lei ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, ficam obrigatórios para os veículos nacionais ou importados, obedecendo especificações e prazos estabelecidos pelo CONTRAN.

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

JUSTIFICAÇÃO

O *air bag*, é, reconhecidamente, um equipamento de grande eficácia na proteção de condutores e passageiros. Dessa forma, a maior parte das montadoras já vem incluindo esse equipamento nos seus veículos de modelos mais caros. Sabe-se, ainda, que entre esses tipos de veículos há alguns mais sofisticados que oferecem até 12 *air bags*, tanto frontais como laterais. Ou seja, esse equipamento de segurança, pela sua importância, passou a ser estendido até para as partes laterais do veículo.

Assim, acreditamos ser importante voltar a incluir no Código de Trânsito Brasileiro, o *air bag* como equipamento obrigatório, embora mantendo a sua instalação apenas na parte dianteira do veículo. Dessa forma esse equipamento fará parte de todos os veículos, até nos populares, ao sairem de fábrica, para a maior segurança de seus passageiros.

Com esta proposição, também queremos obrigar a instalação nos veículos, de freios ABS, pois esse é um sistema que, comprovadamente, evita acidentes que possam ser causados por freadas bruscas.

Pela importancia dessa iniciativa em prol da segurança dos condutores e passageiros dos veículos, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 06 de novembro de 2007.

Deputado JOÃO DADO

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II

Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 3.635, DE 2008

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Altera a redação do art. 102 da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proteção de cargas de grãos transportadas em caminhões, e acrescenta art. 248-A à mesma lei, para caracterizar a infração por desobediência ao disposto no referido art. 102.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do art. 102 da Lei nº 9.503/97, que institui o código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte de cargas em caminhões e acrescenta art. 248-A à mesma lei, para caracterizar a infração por desobediência ao

disposto no referido art. 102.

Art. 2º O art. 102 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 102.....

§ 1º É obrigatório o uso de lonas internas nas carrocerias de caminhões, quando transportarem grãos.

§ 2º O CONTRAN fixará outros requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza (NR).”

Art. 3º A Lei nº 9.503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 248-A. Transportar cargas em caminhões sem a utilização de lonas internas em suas carrocerias:

Infração: Grave;

Penalidade: Multa.

Medida Administrativa: Retenção do veículo para transbordo da carga;”

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

JUSTIFICAÇÃO

A medida proposta neste projeto de lei visa a evitar a circulação pelas vias de caminhões transportando cargas de grãos que se derramam sobre o pavimento.

Esse desperdício de grãos tem provocado, em muitas ocasiões, sérios acidentes de trânsito que causam grandes prejuízos, inclusive o de danificar a via.

Além disso, esse derramamento de grãos atrai animais das matas para as vias, onde muito deles acabam sendo atropelados pelos veículos.

O volume total do desperdício não é consensual entre as entidades do setor. Os dados das perdas variam de um a dez por cento do total transportado, sendo a precariedade de conservação das rodovias o principal problema que contribui para o desperdício.

Levantamento feito pela Cargil Alimentos, em 2006, mostra que, enquanto em Mato Grosso o desperdício atingiu 0,30% de um carregamento, em rodovias bem conservadas não passou de 0,08%.

Outro levantamento, este realizado pela Associação Brasileira de Agribusiness (Abag), aponta que o prejuízo do setor com o que se perdeu no transporte de grãos durante a safra brasileira 2004/05 chegou a R$ 2,7 bilhões.

A utilização de lonas internas nas carrocerias dos caminhões é uma medida simples e eficaz contra esse freqüente problema de derramamento de grãos.

Pelas repercussões negativas que uma ocorrência como essa pode trazer, a desobediência à medida que estamos propondo deve, portanto, ser tratada como uma infração de trânsito.

Considerando todos esses aspectos, estamos alterando o art. 102 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) acrescentando-lhe novo parágrafo, para tornar mais evidente, nessa lei, a forma indispensável de proteção das cargas transportadas nestes caminhões. Complementando essa medida, estamos acrescentando artigo no capítulo XV, Das Infrações, para caracterizar a infração por desobediência ao dispositivo proposto no art. 102.

Pela importância desta proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 01 de julho de 2008.

Deputado CARLOS BEZERRA

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 IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:
Infração - grave
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção para o transbordo.
Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:
Infração - média;
Penalidade - multa.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.739, DE 2008

(Do Sr. Bernardo Ariston)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, os itens que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores, o equipamento suplementar de retenção (*air bag)* e o condicionador de ar.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art. 105. .....

.....

VII – equipamento suplementar de retenção (*air bag)* e condicionador de ar para todos os veículos, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN." (NR)

Art. 3º A exigência de que trata o inciso VII do art. 105 da Lei n.º 9.503, de 1997, com redação dada pelo art. 2º desta Lei, restringe-se aos veículos fabricados a partir do ano seguinte ao da entrada em vigor desta Lei.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes de trânsito matam milhares de pessoas nas ruas e rodovias brasileiras a cada ano, em todas as faixas etárias, não poupando nem mesmo as nossas crianças. Outras milhares de pessoas são feridas nas mesmas circunstâncias, muitas delas com lesões irreversíveis que carregarão pelo restos de suas vidas. As estatísticas oficiais do Ministério da Saúde indicam a ocorrência de quase 35 mil mortos e 400 mil feridos por ano, ou seja, são quase cem mortos e mais de 1.000 feridos por dia em decorrência da violência no trânsito.

Os custos desses acidentes, segundo estudos realizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, atinge a monta de R$ 24,6 bilhões apenas nas rodovias brasileiras, superando os R$ 30 bilhões quando também são considerados os custos relacionados aos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas, valores que não deixam dúvida quanto à necessidade de melhoria tanto das nossas vias quanto dos veículos que nelas trafegam, com vistas a minimizar tais ocorrências.

Sabe-se que o equipamento suplementar de retenção (*air bag)* é, reconhecidamente, de grande eficácia na proteção de condutores e passageiros. Juntamente com o cinto de segurança, esse dispositivo diminui bastante os eventuais ferimentos decorrentes dos acidentes de trânsito. Por esse motivo, apesar de não ser obrigatório, as grandes montadoras de automóveis já vem incluindo esse equipamento nos seus veículos de modelos mais caros, como diferencial competitivo.

A exigência do *air bag* para os passageiros dos bancos dianteiros, chegou a ser incluído na versão original do Código de Trânsito Brasileiro aprovado pelo Congresso Nacional, no ano de 1997. Entretanto, o dispositivo foi vetado pelo Presidente da República, sob o argumento de que a evolução tecnológica do setor automobilístico poderia levá-lo à obsolescência em alguns anos, substituindo-o por equipamentos mais modernos. Em que pese os argumentos do governo, acreditamos ser importante voltar a incluir o *air bag* como equipamento obrigatório, no Código de Trânsito Brasileiro, para que esse mecanismo faça parte de todos os veículos fabricados no Brasil, até dos chamados automóveis populares.

Estamos propondo também a inclusão do ar condicionado como equipamento obrigatório, pois num país de clima quente, como o Brasil, a venda de automóveis sem esse dispositivo não se justifica. Em algumas regiões do Brasil, chega a ser impossível permanecer no veículo sem o uso do condicionador de ar. Portanto, em razão do nosso clima, não podemos classificá-lo como dispositivo de conforto, mas como item básico, indispensável ao bem-estar do condutores e passageiros dos veículos automotores.

Enfim, o que queremos com este projeto de lei é estabelecer que os veículos montados no Brasil já saiam de fábrica com, pelo menos, o *air bag* e o condicionador

de ar, contribuindo para aumentar a segurança e o bem-estar dos usuários dos veículos comercializados no País. As especificações técnicas desses equipamentos serão estabelecidas em normas do CONTRAN.

Diante do exposto, por se tratar de uma proposição justa, que tem por objetivo de defender os interesses dos consumidores, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de julho de 2008.

Deputado BERNARDO ARISTON

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.792, DE 2008

(Do Sr. Leonardo Vilela)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII, como se segue:

" Art. 105 .....

.....

VII – freios com sistema anti-travamento de rodas (ABS)".

.....

Art. 2º O sistema anti-travamento de rodas deverá integrar os veículos de passageiros e camionetas, nacionais e importados, exceto os de carga e transporte coletivo, até 2015, obedecidas as normas técnicas do CONTRAN.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabeleceu um conjunto de normas de trânsito para o uso das vias terrestres abertas à circulação em todo território nacional. Estabeleceu-se que o trânsito é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Foi atribuído ao Sistema Nacional de Trânsito as competências para assegurar esse direito a todos os cidadãos, sendo que a política nacional de trânsito tem por objetivo assegurar a segurança, a fluidez, o conforto, a defesa ambiental e à educação para o trânsito, bem como a fiscalização de seu cumprimento ao longo do tempo.

Decorrido mais de dez anos de vigência, o Código de Trânsito, além da obtenção de bons resultados, vem produzindo alguns impasses, ainda pouco analisados e sem solução definitiva. No tocante à segurança dos veículos muito se tem a discutir e propor inovações que preservem vidas humanas ao longo do tempo.

Estamos vivenciando um momento de desenvolvimento tecnológico que requer adaptações em nossa frota de veículo nacional e importada.

O freio ABS (acrônimo para a expressão alemã *Antiblockier-Bremssystem*, embora mais frequentemente traduzido para a inglesa *Anti-lock Braking System*) é um sistema de frenagem que evita que a roda bloqueie e entre em derrapagem, deixando o automóvel sem aderência à pista. Assim, evita-se o descontrole do veículo e aproveita-se mais o atrito estático, que é maior que o atrito cinético (de deslizamento). A derrapagem é uma das maiores causas ou agravantes de acidentes. Na Alemanha, por exemplo, 40% dos acidentes são causados por derrapagens.

Os primeiros sistemas ABS foram desenvolvidos inicialmente para aeronaves. Um sistema primitivo foi o sistema Maxaret de Dunlop, introduzido na década de 1950 e ainda utilizado em alguns modelos de aeronaves. Era um sistema totalmente mecânico.

O freio ABS atual foi criado pela empresa alemã Bosch, tornando-se disponível para uso em 1978, com o nome "*Antiblockiersystem*". A versão atual do sistema (8.0) é eletrônica e pesa menos que 1,5 kg, comparado com os 6,3 kg da versão 2.0, de 1978.

O ABS atual é um sistema eletrônico que, utilizando sensores, monitora a rotação de cada roda e a compara com a velocidade do carro. Em situações de frenagem cotidianas, o sistema ABS não é ativado. Quando a velocidade da roda cai muito em relação à do carro, ou seja, na iminência do travamento, o sistema envia sinais para válvulas e bombas no sistema de óleo do freio, aliviando a pressão.

A vantagem do freio ABS se baseia num conhecimento da física. Quando as rodas ainda estão em movimento, elas sofrem com a superfície na qual deslizam uma força de atrito estático. Quando derrapam, elas sofrem uma força de atrito cinético. Como a força máxima de atrito estático tem sempre um valor maior do que a força máxima de atrito cinético, é mais vantajoso para a frenagem que a roda diminua sua rotação em movimento do que simplesmente travar.

No Brasil apenas 11% dos carros são equipados com ABS, enquanto na Europa e nos Estados Unidos o freio ABS faz parte, respectivamente, de 100% e 74% dos carros produzidos anualmente.

A empresa Bosch anunciou que começou a produzir o equipamento na cidade paulista de Campinas. A exemplo, a Empresa Honda noticiou que a partir de 2010 todas as suas motocicletas acima de 250 cilindradas cúbidas sairão de fábrica equipada com sistema ABS.

O sistema ABS pode significativamente melhorar a segurança e o controle dos motoristas sobre o carro em situações emergenciais de trânsito.

A presente proposta torna obrigatório a fabricação de veículos de passageiros e camionetas, nacionais e importados, exceto os de carga e transporte coletivo com sistema anti-travamento de rodas, até 2015, obedecidas as normas técnicas do CONTRAN. A exclusão dos veículos de carga e transporte coletivo de grande porte se justifica por eles exigirem sistemas de freios especiais.

Sala das Sessões, 05 de agosto de 2.008.

Dep. Leonardo Vilela
PSDB

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.797, DE 2009

(Do Sr. Dr. Ubiali)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui

o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade da implantação do sistema de freios ABS.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O art. 105 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.105 .....

.....

VIII – Sistema eletrônico de frenagem (freios ABS).

.....

§ 5º As exigências estabelecidas nos incisos VII e VIII serão progressivamente incorporadas aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do primeiro ano após a definição, pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação, e a partir do quinto ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os freios que comumente conhecemos como ABS, são originados do inglês "Anti-lock Braking System" e do alemão "Antiblockier-Bremssystem" – que significam sistema de frenagem que evita o bloqueio das rodas. Inicialmente foi desenvolvido para aeronaves e hoje é utilizado em 100% dos carros europeus e 74% dos Estados Unidos, enquanto que no Brasil, apenas 13% o utilizam.

O ABS atual é um sistema eletrônico que, utilizando sensores, monitora a rotação de cada roda e a compara com a velocidade do carro. Na iminência do travamento, o sistema envia sinais para válvulas e bombas no sistema de óleo do freio, aliviando a pressão. Essa operação causa uma vibração quando se pisa fundo no pedal do freio, o que deve ser considerado pelo motorista como operação normal do sistema.

Um dos motivos do baixo índice de utilização do freio ABS no Brasil, é o fato de ser apenas um item opcional importado, que eleva o preço do automóvel em torno de R$3.000,00. No momento que se tornar um componente obrigatório e passe a ser disponibilizado em série, em substituição ao antigo e arcaico sistema de freios que

comumente utilizamos, esse valor diminuirá e consequentemente, teremos também diminuído o percentual de acidentes por derrapagens e desgastes dos freios do atual sistema. O desconhecimento dos brasileiros sobre o freio ABS e suas vantagens à segurança do motorista faz com que haja uma pouca valorização do item no preço de revenda do automóvel que o possui.

Tenho informação que na cidade paulista de Campinas, uma moderna fábrica já está produzindo estes equipamentos e boa parte das peças ainda é importada, mas segundo tomei conhecimento, com o incremento desta produção, já teríamos o suficiente para baratear o equipamento no mercado brasileiro.

Vantagens do ABS: - Em superfícies como asfalto e concreto, tanto secas quanto molhadas, a maioria dos carros é capaz de atingir distâncias de frenagem melhores (menores) do que aqueles que não o possuem; – Reduz muito a força do impacto e/ou as chances de se sofrer impactos, permitindo também, desviar obstáculos enquanto pisa no freio, o que no sistema comum não é possível porque as rodas estão travadas; – Dessa maneira, o ABS irá reduzir significativamente as chances de derrapagem e uma subseqüente perda de controle do veículo; - Em pedregulhos e neve forte, o ABS tende a aumentar a distância de frenagem e aumenta a capacidade do motorista em manter o controle do carro em vez de derrapar; - Distância de frenagem de 80 a 0 km/h (oitenta a zero quilometro por hora), em superfície seca, com rodas travadas 45m, com ABS 32m.

No Brasil, o sistema de freios ABS ainda é considerado item de luxo, enquanto que em muitos países ele já é obrigatório. O trânsito só será seguro, quando dirigir for seguro para todos. Pelas razões aqui expostas, conto com o apoio de todos os meus Pares para a aprovação este Projeto de Lei.

Sala das sessões, em 05 de março de 2009.

Deputado Dr. Ubiali

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:

.....

APÍTULO IX

DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.802, DE 2009

(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Acrescenta inciso VII, ao art. 105, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece a obrigatoriedade de instalação dos sistemas de freios antitravamento ABS (anti-lock braking system).

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica acrescentado inciso IV, e alíneas “a” e “b”, ao art. 105, da Lei Federal nº

9. 503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

“Art. 105 .....

“VII – Os sistemas de freios antitravamento ABS (anti-lock braking system): a obrigatoriedade terá implantação progressiva, sendo 30% no primeiro ano de vigência da lei, 50% no terceiro ano e 100% no quinto ano.

Os automóveis importados somente serão registrados, pelos órgãos de trânsito, se equipados com freios antitravamento ABS, anti-lock braking system que atendam o disposto no inciso IV.” (NR)

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Um moderno componente de segurança que ajuda o motorista principalmente nos dias de chuva é o sistema de freios ABS, em português: sistema antibloqueio de freios. O ABS evita o travamento das rodas em uma freada. Esse dispositivo de grande eficiência começou a ser introduzido em carros de série em 1978. Criado inicialmente para evitar o bloqueio das rodas dos aviões após a aterrisagem, o ABS foi aplicado em aviões desde antes de 1930. Por meio de sensores instalados nas rodas a informação sobre a frenagem brusca é mandada a uma central eletrônica e provoca uma reação que faz a roda girar sem travar. Em asfaltos molhados e escorregadios, tão comuns em um país tropical como o Brasil, o automóvel, com o sistema de freios ABS, tem sua distância de parada reduzida em até 30% em relação aos carros com freios convencionais. Além disso, o motorista tem a opção de mudar a trajetória do carro, impossível para os sistemas tradicionais, que travam as rodas e o volante. Se estiver numa velocidade de 40 km/h e brecar bruscamente, o carro vai patinar em linha reta por uns quatro metros. Se frear com ABS, ele não vai patinar e ainda terá a opção de desviar do veículo da frente. A eficiência do sistema pode ser facilmente comprovada com as informações adquiridas nos vários testes realizados pelos fabricantes. Comparando dois veículos idênticos e com mesmo peso, tendo como diferença apenas os freios (um equipado com ABS), foi observada uma redução média de 20% no espaço de frenagem. Na pista seca, o automóvel sem o sistema percorreu uma distância 19% maior até a parada em relação ao carro com ABS. Na pista molhada, a distância entre os dois carros é ainda maior: sobe para 23%, o que prova que o freio ABS é confiável e funcional, compensando o investimento neste opcional.

Mas não é só a distância de frenagem que o sistema melhora. O comportamento do veículo em mais dois quesitos é importantíssimo na hora do acionamento dos freios: dirigibilidade e estabilidade. Quando requisitado, o sistema de freio convencional pode travar as rodas do eixo traseiro, fazendo com que o veículo perca a estabilidade, causando o conhecido "cavalo de pau." Já ao travar somente as rodas dianteiras, o condutor perde a dirigibilidade, podendo provocar até um acidente grave. Nos casos extremos de frenagem sem ABS, as quatro rodas do veículo podem travar e ocasionar a perda conjunta da estabilidade e da dirigibilidade.

No Brasil, o índice de instalação de ABS em carros pequenos ou populares, que representam mais de 70% da venda no país, é de apenas 3%. No mercado nacional total, não supera os 13%. Os Estados Unidos lideram o segmento com 91% dos automóveis com o sistema, contra 85% do Japão e 57% da China. Atualmente algumas montadoras comercializam o kit com ABS e Air Bag por R$ 2.500. A instalação em uma oficina autorizada também pode custar o mesmo valor.

O descaso das montadoras com os veículos vendidos no Brasil fez com que o utensílio demorasse muito para ser incluído até como item opcional. O custo de sua aplicação é apontado como razão para não oferecê-lo de série ou para em pacotes com acessórios de luxo, como bancos de couro, equipamentos de som e ar-condicionado. Há vários carros, principalmente modelos populares, que simplesmente não oferecem o ABS nem como opcional, mesmo que o consumidor se disponha a pagar por ele.

Também, a falta de atenção com segurança faz com que muitos brasileiros se preocupem mais com a aparência e o conforto, e na hora de escolher um carro novo deem preferência ao chamado "kit conforto", com vidro e travas elétricas, pintura metálica, som e tapete, do que os kits de segurança, como os que incluem o ABS.

O trânsito no Brasil continua um dos mais violentos e inseguros do mundo. Mas mesmo que assim não fosse, é inadmissível que cidadão brasileiro, como usuário e consumidor, não receba a mesma segurança e o mesmo respeito que a indústria automobilística, sediada no Brasil, confere aos consumidores nos seus países de origem.

Portanto, busco o apoio dos colegas legisladores par aprovar a presente proposição a fim de normatizar a obrigatoriedade do uso dos freios ABS nos veículos fabricados e comercializados no Brasil, assim, como fizemos recentemente com os airbags.

Sala das Sessões, 04 de março de 2009.

POMPEO DE MATTOS
DEPUTADO FEDERAL
PDT–RS

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 4.851, DE 2009

(Do Sr. Dimas Ramalho)

Dispõe sobre equipamentos de segurança para veículos novos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece programa de inclusão de equipamentos obrigatórios de segurança para veículos automotores novos comercializados no território nacional.
Parágrafo único. Os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores novos previstos nesta Lei não excluem outros constantes da Lei 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), de normas estabelecidas pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) ou de outras normas legais.
Art. 2º Os veículos automotores produzidos ou importados para comercialização no território nacional incluirão os seguintes equipamentos obrigatórios:
I – A partir da vigência desta Lei:
a) Terceira luz de freio (*brake-light);*
b) Barras de proteção lateral;
c) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
II – Após decorrido um ano da vigência desta Lei:
a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo automotor;
c) Cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores;
d) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 10% (dez por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
III – Após decorridos dois anos da vigência desta Lei:
a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 50% (cinqüenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
IV – Após decorridos três anos da vigência desta Lei:
a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
V - Após decorridos quatro anos da vigência desta Lei:
a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 40% (quarenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
VI - Após decorridos cinco anos da vigência desta Lei:
a) - *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 80% (oitenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 50% (cinqüenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
VII - Após decorridos seis anos da vigência desta Lei:
a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
VIII - Após decorridos sete anos da vigência desta Lei:

a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
IX - Após decorridos oito anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
X - Após decorridos nove anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.
Art. 3º Os fabricantes de veículos empreenderão estudos com vistas a desenvolver e produzir carrocerias absorvedoras de energia do impacto com vistas a proporcionar maior segurança aos pedestres.
Art. 4º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de veículos automotores cuja produção ou importação anual não exceda a duzentas unidades.
Art. 5º Esta Lei entra em vigor seis meses após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

No Brasil, e no mundo, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes violentas. A média nacional de óbitos decorrentes da violência no trânsito é de trinta mil. Mesmo quando se compara com outros países, os dados referentes ao Brasil são bastante elevados.
Desse modo, as mortes causadas por acidentes de trânsito, sem considerar o número de feridos, representam parcela substantiva dentro do total de mortes no Brasil. Com efeito, a solução desse problema passa necessariamente por uma campanha de conscientização de motoristas e disponibilização de rodovias e estradas em condições melhores de tráfego.
Contudo, um aspecto fundamental para a redução dessas estatísticas é a disponibilização de veículos automotores, pelo menos os novos, com a adoção de melhores e mais equipamentos de segurança.
Nesse aspecto, cumpre-nos salientar, propomos por meio deste Projeto de Lei o aumento da segurança passiva (relativa à diminuição das conseqüências do acidente automotivo) e também da segurança ativa (relativa àqueles itens que evitam o acidente, caso dos equipamentos de freios ABS, ou antitravamento). A tendência natural da indústria automobilística brasileira, a exemplo do que ocorre em países da Europa e nos Estados Unidos da América, é a inclusão gradativa de alguns dos equipamentos de segurança, como *air bags*, barras de proteção nas laterais da porta, encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo, terceira luz de freio e freios com sistema ABS, como itens de série, ou seja, vendidos não como opcionais apenas. No entanto, para que essa tendência seja concretizada em médio e longo prazos para todos os veículos em comercialização no País, faz-se mister a adoção de uma estrutura normativa em que seja prevista a implementação gradativa de um programa consistente e realista em matéria de segurança veicular.
Nessa linha, a presente proposta tem por objetivo determinar os equipamentos de segurança obrigatórios para veículos automotores novos comercializados no território nacional, seja de fabricação nacional ou importado. Para tanto, o Projeto de Lei ora proposto prevê uma capacidade de planejamento suficiente para a indústria automobilística nacional e para empresas importadoras de veículos, considerando que a sua implementação total se dará no prazo de cerca de dez anos, de modo gradativo. Isso porque a realidade da indústria automobilística nacional impede a instalação imediata de equipamentos como *air bags* em todos os modelos de automóveis atualmente em fabricação, uma vez que veículos de concepção mais

antiga não comportariam tais equipamentos.
Concordamos que tais medidas poderão, em grau variado, impactar no preço final dos veículos automotores. Contudo, é preciso termos em mente que as vantagens de tais medidas compensarão sobremaneira seus custos, tanto para o Estado brasileiro como para os consumidores de automóveis, uma vez que gastos paralelos ocasionados por acidentes veiculares, como atendimento médico-hospitar e de reabilitação e o atendimento policial, serão minorados. Nesse aspecto, cuidamos também de propor projeto dispondo sobre a isenção do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) desses equipamentos de segurança, que estão, no geral, em torno de 15%, com o objetivo de aliviar o seu custo no orçamento já limitado da maior parte dos consumidores de veículos brasileiros.
Mesmo assim, não podemos permitir que a segurança dos indivíduos fique sujeita inteiramente à uma noção de economia de preços.
Mais uma vez, as vantagens são bastante significativas tanto para o Estado brasileiro como para os próprios motoristas e passageiros, sem contar os pedestres. Segurança, acreditamos, não pode ser tratada como item de conforto.
Ademais, a legislação atinente à segurança veicular, frente ao Código de Trânsito Brasileiro, apresenta-se falha e desatualizada. Os avanços tecnológicos advindos da indústria automobilística mundial vêm sendo limitados, na prática, a um número reduzido de brasileiros. Este Projeto de Lei, portanto, tem como objetivo suplementar a democratização da provisão de itens de segurança veicular ao maior número possível de motoristas, passageiros e pedestres.
Dessa forma, é com a preocupação de disponibilizar uma legislação justa, programada e preocupada com a segurança veicular que apresentamos este Projeto de Lei, esperando contar com o indispensável apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional para a sua aprovação no prazo mais curto possível.

O presente Projeto de Lei foi apresentado por mim na legislatura passada tendo sido arquivado.
Tendo em vista o referido arquivamento da matéria e a importância do mesmo tomo a liberdade de reapresentá-lo.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2009.

Deputado DIMAS RAMALHO
PPS/SP

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
§ 2º 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.
§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
§ 4º (VETADO)
§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.
Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.932, DE 2010

(Do Sr. Washington Luiz)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o transporte de crianças menores de dez anos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 64 e 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para dispor sobre o transporte de crianças menores de dez anos.

Art. 2º Os arts. 64 e 65 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros dos veículos, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN, de acordo com o seguinte:

I – As crianças com até um ano de idade deverão ser acomodadas em bebês conforto e dispostas, preferencialmente, de costas para o painel do veículo;

II – As crianças com idade acima de um ano e até quatro anos deverão ser

acomodadas em cadeirinhas;

III – As crianças com idade acima de quatro anos e até sete anos e meio deverão ser acomodadas em assentos de elevação;

IV – As crianças com idade acima de sete anos e meio abaixo de dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo.

Parágrafo único. As crianças deverão ser transportadas com os cintos de segurança próprios dos dispositivos de retenção previstos nos incisos I, II e III e estes devem ser fixados nos bancos com os cintos de segurança dos veículos.” (NR)

“Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros e dos dispositivos de retenção para crianças previstos nos incisos I, II e III do art. 64 em todos os veículos automotores e elétricos de quatro ou mais rodas, à exceção daqueles utilizados no transporte coletivo, que conduzam usuários em pé.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução nº 277, de 2008, do CONTRAN, “*Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos”.*

Por sermos plenamente favoráveis à regulamentação que a referida norma aduz, propomos trazer seus dispositivos básicos ao campo da lei, tendo em vista a preservação do assunto, de grande importância à segurança do transporte das crianças.

A relevância desse tema leva-nos ao posicionamento de, ao contrário da norma referida, ampliar sua aplicação a todos os veículos automotores e elétricos a partir de quatro rodas, à exceção daqueles utilizados no transporte coletivo, em percursos livres à condução de usuários em pé. Tal exceção fundamenta-se no fato de que os passageiros adultos sentados ficam em desvantagem na hipótese da ocorrência de acidentes de trânsito, tendo que se desvencilhar dos usuários que caem sobre eles. Nessa situação, o cinto de segurança dificultaria ainda mais a saída desses passageiros e, sobretudo, a retirada de crianças retidas pelos dispositivos em foco.

Considerando a segurança das crianças no trânsito, pensamos que os dispositivos de retenção devem ser exigidos nos veículos de transporte escolar, nos ônibus em viagens intermunicipais, interestaduais e internacionais, nos táxis e vans.

Assim, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da proposta ora

apresentada.

Sala das Sessões, em 10 de março de 2010.

Deputado WASHINGTON LUIZ

PT/MA

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. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art.1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura

no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.
Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.910, DE 2010

(Do Sr. Moreira Mendes)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6932/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei n.º 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte Artigo 64-A:

"Art. 64 - A. Os veículos de transporte coletivo deverão disponibilizar pelo menos um dispositivo de retenção que atenda a crianças com idade de zero a sete anos e meio, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado no veículo com tal finalidade.

§ 2º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º O desatendimento ao disposto neste artigo sujeitará os infratores às sanções previstas no artigo 168 desta Lei."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 360 (trezentos e sessenta) dias após a sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Cumpre salientar, em primeiro lugar, que a ideia que deu ensejo a este Projeto de Lei foi

resultante das discussões ocorridas durante a 5ª edição do Câmara Mirim. Na ocasião, mais de 350 alunos do ensino fundamental de todo o Brasil aprovaram, em sessão simulada no Plenário da Casa, três Projetos de Lei. A iniciativa é louvável, vez que é assim que começa a cidadania, porque é nesta Casa que são feitas as leis que regulam e movimentam o Brasil.

O projeto que previa que "todos os ônibus deverão ter cadeirinhas com cinto de segurança para crianças até cinco anos" foi de autoria da aluna Lorena Gomes Mendes Resende, com a seguinte justificativa:

"Na maioria das vezes, em um ônibus, as crianças ficam no colo dos pais, ou até mesmo em pé. Para a própria segurança das crianças, todos os meios de transporte público devem ter cadeirinhas para as crianças."

Sem embargo, devemos concordar com a argumentação trazida, uma vez que a segurança das crianças deve ser observada em todos os meios de transporte, e não apenas nos automóveis particulares. Essa a razão pela qual nos levou a adotar a proposta em questão por meio deste Projeto de Lei.

Cuidamos apenas de adequar seu texto à legislação existente e de prever prazo razoável para a implementação da nova norma pelos veículos de transporte coletivo.

Sala das Sessões, em 17 de novembro de 2010.

Deputado MOREIRA MENDES
PPS/RO

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. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.
Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.
Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 429, DE 2011

(Da Sra. Gorete Pereira)

Altera a redação dos arts. 115, 280 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre placas de identificação dos veículos, aparelhos eletrônicos medidores de velocidade e aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificando a redação do § 1º do seu art. 115, acrescentando parágrafo ao art. 280 e alterando a redação do art. 320, para dispor, respectivamente, sobre placas de identificação dos veículos, aparelhos eletrônicos medidores de velocidade e aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

Art. 2º O § 1º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 115.....

§ 1º A placa de identificação do veículo, com caracteres individualizados, será adquirida pelo seu proprietário e poderá ser reutilizada em novo veículo do mesmo dono, quando houver sido dado baixa o veículo precedente que dela fez uso, na forma de regulamentação do CONTRAN.

....." (NR)

Art. 3º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte

parágrafo:

“Art. 280.....

.....

§ 5º Do total de medidores de velocidade utilizados na fiscalização de trânsito em áreas urbanas, até 50% serão aparelhos fixos, e os demais serão equipamentos estáticos, móveis ou portáteis operados por agentes da autoridade de trânsito.” (NR)

Art. 4° O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o seu parágrafo único e acrescentando-se o § 2º:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e em programas do SUS voltados para o atendimento e recuperação das vítimas de acidentes de trânsito.

§ 1º.....

§ 2º O percentual de sete por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será aplicado em programas do SUS voltados para o atendimento e recuperação das vítimas de acidentes de trânsito.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As três alterações que propomos ao Código de Trânsito Brasileiro neste projeto de lei visam a melhor equacionar questões importantes que afetam tanto o proprietário do veículo como a sociedade.

A primeira modificação, referente à identificação do veículo, torna a sua placa não vinculada ao veículo mas ao seu proprietário – como já ocorre em outros países – permitindo que este possa usá-la posteriormente em outro veículo de sua propriedade, quando houver sido dado baixa ao anterior. Essa alteração do procedimento será benéfica ao proprietário tanto em termos de custos como de segurança e facilitará o trabalho da administração de trânsito e de investigação policial.

A segunda alteração, relacionada com a fiscalização de trânsito, tem um caráter educativo e requer uma maior presença de agentes de trânsito nas ruas, para um contato mais direto com os condutores. Por isso, limitamos o uso de radares fixos de medidores de velocidade, que como máquinas são impessoais, a até 50% do total de radares previstos para atuação nas áreas urbanas. Os demais medidores devem ser dos tipos estático, móvel e portátil, como previsto na Resolução do Contran nº 146, de 2003, todos operados por agentes de trânsito, os quais terão a possibilidade de fazer as necessárias preleções e esclarecimentos aos infratores.

A terceira e última alteração trata de um aspecto do financiamento da saúde pública, o do atendimento e recuperação das vítimas de acidentes de trânsito. Consideramos que os infratores de trânsito têm o dever moral de dar amparo às vítimas de trânsito e suas sequelas. Dessa forma, sugerimos que 7% dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito sejam direcionados a programas do SUS destinados ao atendimento e recuperação das vítimas de trânsito.

Pela importância dessas propostas, esperamos que sejam aprovadas pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 2011.

Deputada Gorete Pereira

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber numeração especial.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela

legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

.....

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 21/1/1998)*

.....

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.
Art. 321. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 146, DE 27 DE AGOSTO DE 2003

(com as alterações das Resoluções nº 165/04, nº 202/06 e nº 214/06)

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

O Conselho Nacional de Trânsito, 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, e

Considerando a necessidade de melhoria da circulação e educação do trânsito e da segurança dos usuários da via;

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 definir o instrumento ou equipamento hábil para medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques;

Considerando a urgência em padronizar os procedimentos referentes à fiscalização eletrônica de velocidade;

Considerando a necessidade de definir os requisitos básicos para atender às especificações técnicas para medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semireboques;

Considerando uniformizar a utilização dos medidores de velocidade em todo o território nacional;

Considerando a necessidade de não haver interrupção da fiscalização por instrumento ou equipamento hábil de avanço de sinal vermelho e de parada de veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso de veículos automotores, reboques e semi-reboques, sob pena de um aumento significativo da ocorrência de elevação dos atuais números de mortos e feridos em acidentes de trânsito;

Resolve:

Referendar a Deliberação nº 37, publicada no Diário Oficial da União em 22 de abril de 2003, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

Referendar a Deliberação nº 38, publicada no Diário Oficial da União de 14 de julho de 2003, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º. A medição de velocidade 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 instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade 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 O Medidor de Velocidade é o instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi - reboques.

§ 2º O instrumento ou equipamento 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;

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.

§ 3º 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 do parágrafo anterior.

Art. 2º. O instrumento ou equipamento medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I – ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos

estabelecidos nesta Resolução;
II – ser aprovado na verificação metrológica realizada pelo INMETRO ou por 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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 647, DE 2011

(Do Sr. Fernando Coelho Filho)

Altera a redação do inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a câmera de marcha a ré como equipamento obrigatório dos veículos automotores

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir, como equipamento obrigatório dos veículos automotores, câmera de marcha a ré.

Art. 2º O inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105. .....
.....
VII – equipamento suplementar de retenção – air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro e câmera de marcha a ré, nos termos de regulamentação do CONTRAN;
....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O atual inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, foi acrescido ao Código pela Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009, quando se incluiu os *air bags* dianteiros como equipamentos

obrigatórios dos veículos, estabelecendo-se, no § 5º do mesmo artigo, a cronologia para a implantação gradual do equipamento na frota a ser fabricada.

No presente projeto de lei, buscamos incluir, também como equipamento obrigatório dos veículos e seguindo a mesma cronologia que se mostrou eficaz para a os *air bags*, ou seja, com prazos definidos após a regulamentação do CONTRAN, as câmeras de marcha a ré para todos os veículos automotores.

Embora o Brasil não tenha uma estatística oficial sobre o número de acidentes relacionados à execução de manobras em marcha a ré, não são raros os relatos sobre esse tipo de ocorrência na imprensa, especialmente envolvendo crianças e idosos.

Nos Estados Unidos, segundo a *National Highway Traffic Safety Administration* – NHTSA, órgão que administra a segurança do tráfego naquele país, em média 300 pessoas morrem por ano devido a manobras em marcha a ré, dados que também confirmam a tendência de que os mais afetados são crianças e pessoas de idade.

O Departamento de Trânsito dos Estados Unidos está investindo na aplicação de uma lei que obriga o uso das câmeras de marcha a ré como item de segurança para os carros fabricados a partir de 2014. O sistema funciona com uma pequena tela que oferece uma visão de 180° da parte traseira do carro quando a ré é engatada, o que pode ser essencial para prevenir pequenas colisões ou algo mais grave, como um atropelamento. A partir de 2012, 10% dos veículos americanos deverão sair de fábrica com essa tecnologia, percentual que, em 2014, deverá atingir os 100%.

No Brasil alguns poucos modelos possuem a câmera de marcha a ré como equipamento opcional, geralmente veículos importados ou de luxo. Certamente a obrigatoriedade legal proporcionará que mais pessoas possam usufruir da segurança desse equipamento, e até mesmo seus custos deverão se reduzir significativamente, em decorrência dos ganhos de escala.

Por constituir medida que deverá salvar muitas vidas em nosso violento trânsito, estamos certos que contaremos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 02 de março de 2011.

Deputado **FERNANDO COELHO FILHO**

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 2.582, DE 2011

(Do Sr. Vilalba)

Altera o art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o dispositivo de retenção para crianças, nos veículos de transporte escolar.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6932/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso VI do art. 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar o uso de dispositivo de retenção no transporte de crianças menores de sete anos e meio, em veículos destinados ao transporte coletivo de escolares.

Art. 2º O inciso VI do art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 136. .....

.....

VI – cintos de segurança em número igual ao da lotação e dispositivos de retenção adequados ao transporte das crianças com idade inferior a sete anos e meio, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Apesar o recrudescimento da legislação de trânsito, as estatísticas ainda apontam um número crescente de acidentes automobilísticos. São mais de trinta mil mortos e outros milhares de feridos em todas as regiões do nosso País. Os acidentes de trânsito matam em todas as faixas etárias, não poupando nem mesmo as nossas crianças. Segundo dados da ONG Criança Segura, no Brasil os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes de crianças com até 14 anos, entre todos os outros tipos de acidentes. Todos os anos duas mil crianças morrem e outras dez mil são hospitalizadas por falta de uso da cadeirinha de segurança nos automóveis.

A maioria das mortes e dos ferimentos poderia ser evitada com o uso do equipamento de segurança para crianças. Os especialistas afirmam que o uso da cadeirinha aumenta em 71% a chance de sobrevivência de uma criança num acidente e reduz em 69% o índice de hospitalização de crianças até quatro anos de idade.

O art. 64 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – determina que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Em 2008, buscando aumentar o grau de segurança do transporte de crianças, CONTRAN editou a Resolução nº 277 estabelecendo que as crianças com idade inferior a sete anos e meio devem utilizar, obrigatoriamente, dispositivo de retenção, adequado para cada faixa etária: “bebê conforto”, para crianças com até um ano de idade; “cadeirinha”, para crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos; e “assento de elevação”, para crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio.

Essa mesma norma prevê, no entanto, que o dispositivo de retenção não será exigido nos casos de veículos de transporte coletivo, de aluguel, de transporte autônomo de passageiro (táxi), de veículos escolares e demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Dificuldades de ordem operacional podem até ser apontadas como justificativa para excepcionar o uso dos dispositivos infantis nesses veículos. No caso específico do transporte escolar, entretanto, essa exceção não tem qualquer explicação plausível, muito pelo contrário, pois trata-se de um transporte utilizado quase que exclusivamente por crianças. Em nosso entender, não se pode querer atingir qualquer meta de redução vítimas infantis nos acidentes de trânsito sem considerar o risco do transporte inadequado desses menores nos veículos destinados ao deslocamento de escolares.

Com o objetivo de dar maior segurança aos menores no transporte escolar, estamos apresentando este projeto de lei para determinar que esses veículos tenham dispositivo de retenção adequado para o transporte das crianças com idade inferior a sete anos e meio.

Assim, por tratar-se de uma proposição que aponta uma solução simples e eficaz para reduzir o crescente número de vítimas infantis nos acidentes automobilísticos, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2011.

Deputado VILALBA

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. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XIII

DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

.....

.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003 , que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos arts. 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro ;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art. 1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.
§ 1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.
§ 2º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.
§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.
Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações:
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.881, DE 2011

(Do Sr. Edson Ezequiel)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança do condutor entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança do condutor entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105. .....

.....

VIII – aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança do condutor.
....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes automobilísticos cresce a cada ano no Brasil, onde é possível contar mais de trinta mil mortos e outras dezenas de milhares de feridos no trânsito, segundo dados Rede Interagencial de Informações para a Saúde – RIPSA, do Ministério da Saúde. Essa quantidade de vítimas, que expõe uma verdadeira tragédia nas ruas e rodovias do nosso País, pode ser ainda maior, em razão da sabida deficiência dos dados estatísticos dos órgãos oficiais de trânsito.

Não bastassem as perdas humanas, dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – em dois estudos realizados sobre os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas e rodovias brasileiras, respectivamente, nos anos de 2004 e 2006 – indicam que a violência no trânsito impõe aos cofres públicos um gasto de quase R$ 40 bilhões por ano, em valores atualizados, considerando-se os gastos com saúde, previdência, justiça, infraestrutura, entre outras despesas.

Muitas vidas, contudo, teriam sido salvas se condutores e passageiros tivessem o hábito de usar o cinto de segurança. Estudos apontam que, num acidente de trânsito, o uso do cinto reduz à metade o risco de morte no banco dianteiro, segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS – no Relatório Mundial sobre o Estado da Segurança Rodoviária, publicado no ano de 2009.

Apesar de obrigatório, há muito tempo, por imposição do Código de Trânsito Brasileiro, o cinto de segurança continua sendo ignorado por uma grande quantidade de motoristas. De acordo com o estudo: Acidentes de Trânsito – Veículos – Caracterização dos Pacientes, da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação, cerca de 2/3 dos pacientes admitidos em seus hospitais não usavam cinto de segurança na ocasião do acidente.

Com o intuito de contribuir para a redução das vítimas desse tipo de desastre, estamos apresentando este projeto de lei, que pretende incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança do condutor entre os equipamentos obrigatórios dos veículos. Essa solução, já adotada em vários modelos de automóveis, tem como objetivo alertar aos motoristas da necessidade de uso do cinto de segurança antes do início da viagem.

Desse modo, por se tratar de proposição que aponta uma solução de baixo custo e eficaz para reduzir o alarmante número vítimas de acidentes de trânsito em nosso País, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 7 de dezembro de 2011.

Deputado Edson Ezequiel

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.479, DE 2012

(Do Sr. Augusto Coutinho)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de medidor de combustível digital em veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

"Art. 105. .....

.....

VIII – medidor digital numérico de combustível, contendo no mínimo três dígitos, que indique em litros a quantidade de combustível existente no reservatório do veículo automotor.

.....

§ 7º O Contran deverá estabelecer as especificações técnicas e o cronograma de implantação do medidor digital de combustível em até um ano a partir da publicação desta lei, aplicando-se o disposto no inciso VIII em um prazo máximo de quatro anos a partir da regulamentação do Contran a todos os veículos automotores importados e aos fabricados, montados e encarroçados no Brasil e comercializados no território nacional."

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

JUSTIFICATIVA

Notícias envolvendo problemas como cartéis, adulterações, falsificações no setor de combustíveis tornaram-se corriqueiras nas principais revistas, telejornais e jornais no Brasil.
O consumidor brasileiro encontra-se suscetível a inúmeras manobras utilizadas por quadrilhas que burlam a lei e a fiscalização para conseguirem obter lucro a qualquer custo, mesmo que isso implique prejuízos ao consumidor.

O exemplo do exposto foi a reportagem exibida em pelo Programa Fantástico da Rede Globo em 08 de janeiro do corrente ano. Foram realizadas filmagens de consumidores abastecendo seus veículos em postos de combustíveis em diversos pontos do território brasileiro, nas quais houve o flagrante de frentistas e gerentes acionando, por controle remoto, um dispositivo instalado nas bombas de combustíveis, que tinha por objetivo reduzir a quantidade de combustível que entrava no tanque do automóvel sem qualquer alteração no que a bomba indicava. Ou seja, o consumidor pagava por determinada quantidade de litros, mas na verdade, somente parte do combustível efetivamente havia abastecido o tanque. Ressalte-se a credibilidade desta reportagem, visto que a mesma foi auditada pela Associação Brasileira de Combate à Fraude, bem como os testes foram feitos pela empresa Falcão-Bauer, a maior do Brasil no setor de controle de qualidade, e credenciada pelo Inmetro. Além disso, a reportagem apresentou imagens dos responsáveis pela comercialização do dispositivo e pela manutenção das bombas adulteradas.

A reportagem corroborou o que muitos já imaginavam. Como se não fosse suficiente a adulteração de combustível amplamente denunciada por todo território brasileiro, alguns proprietários de postos de combustíveis criam mecanismos para lesar o consumidor.
O uso de um medidor de combustível digital com números implica a possibilidade de o consumidor não ser enganado, bem como dá ensejo à fiscalização e eventual denúncia por qualquer cidadão que se sentir lesado. Isso porque a verificação de um abastecimento rotineiro seria efetuada por meio de uma operação simples: a quantidade de combustível abastecido deve corresponder àquela que aparece no mostrador da bomba de combustível, e caso já exista combustível no reservatório, basta que o consumidor efetue a soma da quantidade de combustível já existente à quantidade indicada pela bomba.

O poder público deve agir de forma efetiva, fiscalizando e proporcionando todos os meios de transparência para que a própria sociedade possa exercer uma fiscalização sobre a qualidade e quantidade de combustível que está consumindo.

Destarte, o Estado não pode ser conivente com os atos que ludibriam a população. Ao contrário, deve tomar medidas preventivas e repressivas a fim de coibir atos contínuos que geram prejuízos ao consumidor e atentam contra a Lei.

Por fim, vale salientar que o prazo estipulado por essa proposição se faz necessário para os fabricantes e montadoras de veículos automotores adequarem-se à nova norma, evitando, assim, que este grupo seja onerado.
Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala de Sessões, 20 de março de 2012.

Dep. Augusto Coutinho
DEMOCRATAS/PE

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.937, DE 2012

(Do Sr. Andre Moura)

Acrescenta o inciso VIII ao art. 105, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de "freios ABS" em automóveis.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4797/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica acrescentado o inciso VIII ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

“Art. 105

.....

VIII – sistema de freios ABS.

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

JUSTIFICAÇÃO

Alguns dos principais fatores causadores de acidentes nas estradas e em trechos urbanos estão diretamente associados a derrapagens e travamento de rodas em frenagens de emergência. Quando as rodas travam, especialmente as dianteiras, o motorista perde o controle da direção e o veículo segue em linha reta, mesmo que se tente desviar de obstáculos.

O freio ABS ou travão ABS (acrônimo para a expressão alemã *Antiblockier-Bremssystem*, embora mais frequentemente traduzido para a inglesa *Anti-lock Braking System*) é um sistema de frenagem (travagem) que evita que a roda bloqueie (quando o pedal de freio é pisado fortemente) e entre em derrapagem, deixando o automóvel sem aderência à pista. Assim, evita-se o descontrole do veículo (permitindo que obstáculos sejam desviados enquanto se freia) e aproveita-se mais o atrito estático, que é maior que o atrito cinético (de deslizamento). A derrapagem é uma das maiores causas ou agravantes de acidentes; por exemplo, 40% dos acidentes são causados por derrapagens.

O sistema de freios ABS — antitravamento de rodas — foi pioneiro entre as tecnologias eletrônicas de segurança. A partir dele, foi feita a integração com o motor

dos carros e, assim, surgiu o controle de tração, e já faz parte de 76% da produção de veículos do mundo. Somente na China, o índice é de 70%.

A aprovação desta lei também abre o mercado para multinacionais investirem na produção desse sistema no país — o que automaticamente aumenta a concorrência. Hoje, existe apenas uma empresa que faz a montagem do sistema ABS nos veículos brasileiros.

O freio ABS é bem mais eficientes que o freio convencional porque ele evita que as rodas travem em uma freada brusca e permite que o motorista continue no controle do carro. Ao se deparar de repente com um obstáculo no meio da rua, o instinto do motorista é frear bruscamente. Nos carros sem ABS, isso faz com que o veículo, mesmo com as rodas paradas, comece a derrapar, arrastando-se sem o domínio do motorista. Já o ABS simula o comportamento de um motorista experiente: pára aos poucos. Assim, as rodas não travam, aumentando a eficiência da direção. No Brasil, apenas 13% dos carros têm ABS.

A principal função do dispositivo é garantir que o automóvel obedeça à trajetória determinada pelo motorista, permitindo que o veículo desvie de eventuais obstáculos e reduza o espaço de frenagem. Segundo estudos realizados por equipe de engenharia, um veículo médio equipado com ABS, a 80 quilômetros por hora, precisa de um espaço 20% menor para frear até parar. Ao evitar que as rodas travem durante uma freada brusca, o ABS melhora a performance de segurança do veículo, ajudando a prevenir acidentes.

Acreditando estar dando o primeiro passo para que os carros nacionais se aproximem dos europeus, norte americanos dentre outros no que se refere a sistemas eletrônicos de segurança, rogo aos ilustres pares para aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2012.

ANDRÉ MOURA

PSC/SE

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.058, DE 2012

(Do Sr. Aureo)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a comprovação do uso de substância psicoativa.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a comprovação do uso de substância psicoativa que determine dependência.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 277-A:

"Art. 277-A Qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro – poderá ser empregado para comprovar a condução de veículo automotor sob a influência de substância psicoativa que determine dependência." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Mais de trinta mil pessoas morrem e dezenas de milhares ficam feridas todos os anos no Brasil vÍtimas de acidentes automobilísticos, segundo dados do Ministério da Saúde.

Não bastasse a perda irremediável de vidas humanas, os acidentes causam um prejuízo de quase R$ 40 bilhões por ano aos cofres públicos, se considerarmos todos os gastos envolvidos no processo, além da incapacidade da força de trabalho.

Para conter essa verdadeira tragédia que se abate sobre o nosso trânsito, aprovamos, em 2008, a Lei nº 11.705, popularmente conhecida como "Lei Seca". Para dar cumprimento a essa Lei, os agentes de trânsito passaram a usar com mais frequência os aparelhos de medição do índice alcoolemia, com o objetivo de pegar em flagrante os condutores que ingerirem bebidas alcóolicas antes de dirigir.

Entretanto, apesar de já existirem no mercado aparelhos capazes de apurar o uso de substâncias psicoativas que determinem dependência, como anfetaminas, cocaína, heroína, maconha, entre outras drogas, o procedimento fiscalizatório ainda não se utiliza de aparelhos para verificar o consumo de tais drogas, o que acaba por comprometer a comprovação da infração decorrente do uso de substâncias ilícitas.

Para sanar esse problema, estamos apresentando este projeto de lei, que pretende permitir o emprego de aparelho capaz de determinar se o condutor de veículo automotor está dirigindo sob a influência de substância psicoativa que determine

dependência. Dessa forma, poderão os agentes utilizar-se dos aparelhos homologados pelo Inmetro para comprovar o uso de entorpecentes.

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

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2012 .

Deputado AUREO

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 XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de dirigir sob a influência de álcool será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006)*

§ 1º Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006)*

§ 2º A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e com nova redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veiculo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210.

.....

.....

LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o

Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.
Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.
§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).
§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.
§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

PROJETO DE LEI N.º 4.245, DE 2012

(Do Sr. Arnaldo Faria de Sá)

Altera o art. 8º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

O art. 8.º da Lei 12.009, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 730 (setecentos e trinta) dias, contado da regulamentação pelo Contran dos dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

Os cursos previstos no inciso III, do art. 5.º, da Resolução 356, não tem tida a disponibilidade de vagas necessárias para todos os interessados, sejam os motoboys e mototaxistas, implicando assim no estabelecimento de multas totalmente incompatíveis para com o exercício da atividade, que estão sujeitas, além de multa, a apreensão do veículo.
Pelo exposto, conclamo os nobres pares a aprovar o presente projeto de lei, de modo a garantirmos a melhoria da qualidade do serviço prestado por esses profissionais.

Sala das sessões, 01 de agosto de 2012.

Arnaldo Faria de Sá
Deputado Federal – São Paulo

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto- frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....
Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação pelo Contran dos dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.
Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de julho de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Tarso Genro
Marcio Fortes de Almeida

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
§ 2º 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.
§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
§ 4º (VETADO)
§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as

passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação publica e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.
Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.
.....

CAPÍTULO XIII-A
DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE
(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindose, para tanto:
I - registro como veículo da categoria de aluguel;
II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.
§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.
§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car , nos termos de regulamentação do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;
III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 356, DE 2 DE AGOSTO DE 2010

Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,
Considerando a necessidade de fixar requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta e motoneta, na categoria aluguel, para preservar a segurança do trânsito, dos condutores e dos passageiros desses veículos;

Considerando a necessidade de regulamentar a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009;
Considerando a necessidade de estabelecer requisitos mínimos de segurança para o transporte não remunerado de carga; e
Considerando o que consta do processo nº 80000.022300/2009-25,
RESOLVE:
.....

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 5º Para o exercício das atividades previstas nesta Resolução, o condutor deverá:
I - ter, no mínimo, vinte e um anos de idade;
II - possuir habilitação na categoria "A", por pelo menos dois anos, na forma do artigo 147 do CTB;
III - ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN; e
IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos do Anexo III desta Resolução.
Parágrafo único. Para o exercício da atividade de mototáxi o condutor deverá atender aos requisitos previstos no Art. 329 do CTB.
Art. 6º Na condução dos veículos de transporte remunerado de que trata esta Resolução, o condutor e o passageiro deverão utilizar capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção, nos termos da Resolução 203, de 29 de setembro de 2006, dotado de dispositivos retrorrefletivos, conforme Anexo II desta Resolução.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.256, DE 2012

(Do Sr. Milton Monti)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para instituir a obrigatoriedade de autorização para condução de veículo de terceiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acresce artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de autorização para condução de veículo de terceiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 133-A:

"Art. 133-A Todo condutor de veículo deverá portar, quando este não for de sua propriedade, autorização com declaração e firma reconhecida para conduzi-lo fornecida pelo seu proprietário ou arrendatário, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir o veículo de que trata este artigo é documento de

porte obrigatório e será exigida pela fiscalização de trânsito, nos termos do art. 232. § 2º Fica dispensada a apresentação da autorização quando o proprietário ou arrendatário estiver presente no veículo no momento da fiscalização."

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

JUSTIFICAÇÃO

Com a medida que propomos neste projeto de lei, qualquer pessoa que estiver conduzindo veículo que não seja de sua propriedade deverá portar autorização específica do proprietário, a qual deverá ser apresentada ao agente de fiscalização, quando assim for solicitado.

Por meio dessa simples alteração no Código de Trânsito Brasileiro, que entendemos ser medida eficiente no aumento da segurança no trânsito e no combate ao furto e roubo de veículos, buscamos estabelecer vínculo entre o motorista e o veículo conduzido, o que permite a verificação da regularidade da circulação do automotor pela fiscalização de trânsito ou pelas autoridades policiais em geral.

Como forma de padronizar, em nível nacional, o modelo de autorização a ser fornecida pelo proprietário ou arrendatário do veículo ao condutor, remetemos a regulamentação do tema ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Também dispensamos, por motivos óbvios, a obrigatoriedade da autorização quando o proprietário ou arrendatário estiver presente no veículo no momento da fiscalização.

Lembramos, ainda, que medida similar, válida apenas para veículos comerciais de carga, foi instituída pela Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que *"Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências"*. Em nossa proposta, buscamos estender a regra para todos os tipos de veículos automotores.

Por fim, como forma de estabelecer punição ao eventual desrespeito à nova norma, enquadramos a autorização para conduzir veículo de terceiro como documento de porte obrigatório, o qual, não sendo apresentado à fiscalização, remete à aplicação das sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito.

Certos de que essa medida constitui avanço na legislação de trânsito brasileira, contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 01 de agosto de 2012.

Deputado MILTON MONTI

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.
Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo até a apresentação do documento.
Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

.....

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 121, DE 9 DE FEVEREIRO DE 2006

Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei Complementar cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas.
Art. 2º Fica instituído, no âmbito do Poder Executivo, o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, com os seguintes objetivos:
I - planejar e implantar a política nacional de combate ao furto e roubo de veículos e cargas;
II - gerar e implementar mecanismos de cooperação entre a União, os Estados e o Distrito Federal, para o desenvolvimento de ações conjuntas de combate ao furto e roubo de veículos e cargas, com a participação dos respectivos órgãos de segurança e fazendários;
III - promover a capacitação e a articulação dos órgãos federais, estaduais e do Distrito Federal com atribuições pertinentes ao objeto desta Lei Complementar;
IV - incentivar a formação e o aperfeiçoamento do pessoal civil e militar empregado na área de trânsito e segurança pública, no âmbito federal, estadual e do Distrito Federal;
V - propor alterações na legislação nacional de trânsito e penal com vistas na redução dos índices de furto e roubo de veículos e cargas;
VI - empreender a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos e procedimentos empregados nas atividades de prevenção, fiscalização e repressão ao furto e roubo de veículos e cargas;
VII - desenvolver campanhas de esclarecimento e orientação aos transportadores e proprietários de veículos e cargas;
VIII - organizar, operar e manter sistema de informações para o conjunto dos órgãos integrantes

do Sistema, nos seus diferentes níveis de atuação;
IX - promover e implantar o uso, pelos fabricantes, de códigos que identifiquem na nota fiscal o lote e a unidade do produto que está sendo transportado.
§ 1º O Sistema compreende o conjunto dos órgãos, programas, atividades, normas, instrumentos, procedimentos, instalações, equipamentos e recursos materiais, financeiros e humanos destinados à execução da política nacional de prevenção, fiscalização e repressão ao roubo e furto de veículos e cargas.
§ 2º (VETADO)
§ 3º Todos os órgãos integrantes do Sistema ficam obrigados a fornecer informações relativas a roubo e furto de veículos e cargas, com vistas em constituir banco de dados do sistema de informações previsto no inciso VIII do caput deste artigo.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.986, DE 2013

(Do Sr. Roberto Britto)

Altera os incisos I dos arts. 54 e 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

A Câmara dos Deputados resolve:

Art. 1º. Os incisos I dos arts. 54 e 55 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

"Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, no qual esteja impresso o número do chassi do veículo em que circula, conforme regulamentação do CONTRAN (NR).

....."

"Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores, só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, no qual esteja impresso o número do chassi do veículo em que circula, conforme regulamentação do CONTRAN (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de Lei visa conter delitos criminais que vêm ocorrendo constantemente nas cidades brasileiras, praticados por marginais que se utilizam de motocicletas para realizá-los.

Com o número do chassi impresso nos capacetes do condutor e do passageiro, teremos uma outra possibilidade de identificar o veículo instrumento do assalto, e seu proprietário na expectativa de que a presente alteração venha somar-se aos a nova legislação de trânsito brasileira, esperamos contar com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 19 de fevereiro de 2013.

Deputado **Roberto Britto**
PP/BA

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. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
II - segurando o guidom com as duas mãos;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:
I - utilizando capacete de segurança;
II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.993, DE 2013

(Do Sr. Ademir Camilo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre Treinamento e Certificado de Operadores de Máquinas e Equipamentos (COME), ou autorizado por NR (Normas Regulamentares) do Ministério do Trabalho e Emprego qualificar pelo Sindicato da Construção Pesada e Central para conduzir tratores, máquinas, equipamentos agrícolas, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação e fora de estrada.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos aos arts. 141 e 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), bem como altera o art. 144 da mesma lei, para dispor sobre treinamento e habilitação para conduzir trator de roda, trator de esteira, trator misto ou equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalhos agrícolas, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação.

Art. 2º O art. 141 do CTB passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art. 141. .....

§ 3º O CONTRAN estabelecerá os procedimentos para certificação de Operadores de Maquina e Equipamentos (COME) ou o MTE, facultado o credenciamento de sindicatos de trabalhadores da Construção Pesada e Central para a realização da aprendizagem e dos respectivos exames. (NR)

Art. 3º O art. 143 do CTB passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso VI do *caput* e § 4º:

Art. 143. .....

VI – Categoria F – operador de trator de roda, trator de esteira, trator misto ou equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalhos agrícolas, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação.

.....

§ 4º São os Operadores de Maquinas e Equipamentos (COME) autorizados a operar os veículos de que trata o inciso VI do *caput*, desde que dentro dos limites de propriedade particular, mediante treinamento e habilitação pelos sindicatos de Construção Pesada e Central com fiscalização dos Órgãos. (NR)

Art. 4º O art. 144 do CTB passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos por condutor habilitado na categoria **F**. (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Entre as regras definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para a aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) está a exigência de pré-habilitação nas categorias C, D ou E para a condução, em via pública, de tratores de roda, de esteira, misto ou equipamentos automotores destinados à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação (art. 144). Embora essa decisão do legislador tenha sido motivada pelo desejo de

aumentar a segurança no trânsito e no trabalho, entendemos que ela tem trazido mais repercussões negativas do que positivas.

Explicaremos essa afirmação. O trabalhador que pretender se habilitar para operar tratores ou outros equipamentos pesados precisaria, primeiro, alcançar a habilitação nas categorias C (específica para veículos de carga), D (específica para ônibus) ou E (combinação de veículos de grande porte). Na primeira hipótese, o requisito implica estar habilitado, no mínimo, há um ano na categoria B (veículos de passeio) e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses (art. 143, § 1º). As outras alternativas trazem requisitos de habilitação específicos e ainda mais restritivos (art. 145). E, afinal, mesmo cumprindo todo o processo, o candidato ainda precisa, depois da habilitação, passar por outro treinamento, mais específico, visto que a condução de máquinas pesadas é diferente da condução de um caminhão ou de um ônibus.

Essa situação traz inúmeras dificuldades para o acesso do trabalhador operador de maquinas e equipamentos da Construção Pesada. Á função de operador de tratores, máquinas agrícolas e máquinas pesadas, uma vez que os procedimentos a serem cumpridos representam um ônus, tanto de tempo, como de recursos. Por outro lado, essas áreas do mercado de trabalho têm falta de mão-de-obra qualificada, o que significa prejuízo para as empresas do setor e para o País como um todo, considerando a perda de produtividade e o atraso em obras importantes. Apesar dessas inúmeras dificuldades não temos examinadores e nem mesmo escolas. Pois, quem tem este conteúdo é o Sindicato.

Considerando tal cenário, estamos propondo pequenas alterações no CTB, de forma a facilitar a habilitação de operadores de tratores e equipamentos agrícolas, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação, sem comprometer, é claro, a segurança do trânsito. Além da criação de um Certificado de Operadores de Máquinas e Equipamento específica de habilitação, a **F**, com requisitos próprios, a serem estabelecidos pelo CONTRAN, as mudanças propostas permitem o credenciamento dos operadores através dos Sindicatos de Trabalhadores da Construção Pesada e Central Sindical por terem o devido conhecimento da realidade técnica que o caso requer para a realização da aprendizagem e dos respectivos exames de habilitação, o que, certamente, contribuirá para diminuir os custos dos candidatos, e ainda, a possível utilização de verbas do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Por outro lado, os Operadores COME ficam autorizados a conduzir os tratores e equipamentos pesados citados, desde que dentro dos limites de atividade laboral, mediante autorização, a ser expedida pelos sindicatos e central, mediante fiscalização do órgão executivo de trânsito estadual. A cláusula de vigência, de noventa dias contados da publicação da futura norma, deve ser suficiente para que os departamentos de trânsito em todo o Brasil tomem as providências necessárias à implantação da nova regra.

Diante da convicção de que as medidas propostas, embora simples, terão impacto social altamente positivo, esperamos contar com o apoio de todos para a presente proposição.

Sala das Sessões, em 20 de fevereiro de 2013.

Deputado **ADEMIR CAMILO**

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 XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;
III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
Art. 141. processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.
§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.
§ 2º (VETADO)
Art. 142. reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.
Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:
I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.
§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie

motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. *(Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.
Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
I - ser maior de vinte e um anos;
II - estar habilitado:
a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.
Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.026, DE 2013

(Do Sr. Leopoldo Meyer)

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir dispositivo sonoro indicativo de marcha a ré como equipamento obrigatório dos veículos de carga e máquinas agrícolas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir dispositivo sonoro indicativo de marcha a ré como equipamento obrigatório dos veículos de carga e máquinas agrícolas.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"VIII - para os veículos de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos

e trinta e seis quilogramas, os de tração e as máquinas agrícolas, dispositivo sonoro indicativo de marcha a ré, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

.....(NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição representa uma reedição, com as necessárias atualizações, do Projeto de Lei nº 2.683, de 2007, apresentado pelo saudoso Deputado Affonso Camargo. Aprovado por unanimidade na Comissão de Viação e Transportes, referido projeto também recebeu parecer favorável na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o qual não chegou a ser apreciado devido ao arquivamento regimental da proposição, ao término daquela legislatura.

Por representar medida simples, eficaz e de baixo custo, porém de extrema importância para a segurança do trânsito e para a preservação da vida, reeditamos a ideia original, e aqui replicamos a justificativa então apresentada:

As manobras de veículos de grande porte envolvem riscos significativos de acidentes, em função da pouca visibilidade do motorista ou operador, principalmente nas operações de marcha a ré. Quando ocorrem, esses acidentes são, em geral, fatais para os pedestres atingidos.

Uma solução de baixíssimo custo e eficácia comprovada contra esse tipo de ocorrência é a instalação de alarmes sonoros indicadores de marcha a ré para máquinas e veículos de grande porte. Com a implantação de um dispositivo sonoro acoplado à caixa de câmbio desses veículos, os pedestres e trabalhadores que se encontrem na proximidade da área de manobra são imediatamente alertados, evitando-se, assim, a ocorrência de atropelamentos.

Diversas normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho já preveem, em diversos tipos de atividades, a obrigatoriedade da sinalização sonora adequada para as manobras de marcha a ré. Esse é o caso das normas de segurança portuária, da indústria da construção, das empresas do setor agropecuário e das de mineração.

Ocorre, no entanto, que não existe uma obrigação para os fabricantes de fornecerem tal dispositivo para os veículos e máquinas que saem das fábricas. Dessa forma, as empresas ou pessoas físicas adquirentes são obrigadas a buscar a adaptação de tal dispositivo por conta própria, o que, além de não ter a qualidade de uma instalação original, na fábrica, certamente implica em custos bem superiores aos de uma instalação durante o processo de montagem da máquina ou veículo.

Ainda mais grave, em nosso entendimento, são os casos em que não existe uma obrigação específica de instalação do dispositivo sonoro, como ocorre para a maioria dos caminhões que trafegam em nossas ruas e estradas. Nessas situações, a maioria dos veículos, embora tenham sérios problemas de visibilidade ao efetuar manobras, acabam por executá-las sem alertar adequadamente os transeuntes, o que acaba por provocar os graves acidentes já

citados, os quais poderiam ser evitados, de modo que muitas vidas seriam poupadas.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos eminentes Pares para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 26 de fevereiro de 2013.

Deputado LEOPOLDO MEYER

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.064, DE 2013

(Do Sr. Eleuses Paiva)

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de capacetes contendo a numeração do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. É obrigatório o uso do capacete contendo o número, em tamanho visível, da placa da motocicleta.

Parágrafo único – A obrigatoriedade do uso do capacete na forma constante do caput deste artigo é aplicável condutor e ao carona.

Art. 2º. A identificação a que se refere o art.1º, deverá ser implementada pelo órgão competente.

Art. 3° No caso de descumprimento desta Lei fica o infrator sujeito às medidas administrativas constantes do art. 244 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após 180 dias data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

É cada vez maior o interesse pelo uso das motocicletas, principalmente pelo preço acessível, menor custo de manutenção, maior facilidade de estacionamento e de trafego no trânsito congestionado das grandes cidades.

A proposição tem por objetivo a identificação do número da placa impresso no capacete do motociclista e do carona. Desta forma, teremos a oportunidade de maior identificação do proprietário da motocicleta.

Assim, com aprovação desta Lei a tendência é diminuir o número de roubos de motos

e de assaltos praticados por pessoas que utilizam os capacetes para não serem identificados no momento do assalto.

Considerando o exposto, e, que a presente proposição caminha no sentido de reduzir o número de acidentes trânsito no País, pedimos o apoio dos nobres pares para aprovação desta lei.

Sala das Sessões, 27 de fevereiro de 2013

Eleuses Paiva
PSD/SP

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;
III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
IV - com os faróis apagados;
V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;
VI - rebocando outro veículo;
VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:
a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;
c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria

segurança.
§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:
Infração - média;
Penalidade - multa.
§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*
Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.220, DE 2013

(Do Sr. Félix Mendonça Júnior)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para obrigar a oferta de assentos infantis em veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6932/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o Art. 65-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a oferta de assentos infantis nos veículos de transporte coletivo.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 65-A:

"Art. 65-A As empresas de transporte coletivo, antes do início de cada viagem, ofertarão assentos infantis adequados aos passageiros menores de sete anos e seis meses de idade, conforme regulamentação do CONTRAN." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), traz os seguintes dispositivos relacionados ao transporte de crianças nos veículos:

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.
Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

Complementarmente, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) editou as Resoluções nºs 15/98 e 277/08, estabelecendo que as crianças devem ser transportadas de maneira especial, de acordo com as seguintes regras:

Crianças com até um ano de idade deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "bebê conforto ou conversível";

Crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "cadeirinha";

Crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão utilizar o dispositivo de retenção denominado "assento de elevação".

Crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo, no banco traseiro.

Ainda de acordo com a Resolução nº 277/08, as normas relativas ao sistema de retenção no transporte de crianças não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, de aluguel, de transporte autônomo de passageiro (táxi), de transporte escolar e aos veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

A decisão de não exigir os equipamentos nos casos de veículos de transporte coletivo tem provocado muitas discussões, uma vez que deixa vulneráveis as crianças transportadas.

Nesse sentido, visando proporcionar maior segurança no transporte de passageiros infantis – por entendermos que é dever do Estado cuidar da saúde e do bem-estar de todos os brasileiros – estamos propondo neste projeto de lei que as empresas de transporte coletivo disponibilizem assentos adequados às crianças a serem transportadas, conforme regulamentação do CONTRAN.

Diante do exposto, por se tratar de uma proposição justa, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2013.

Deputado Félix Mendonça Júnior

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. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 15 DE 6 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;
CONSIDERANDO ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros, menores de dez anos; resolve:
Art. 1º. Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.
§ 1º. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco, observadas, rigorosamente, as normas de segurança objeto do caput deste artigo.
§ 2º. Na hipótese do transporte de menores de dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, observadas as demais disposições desta Resolução.
Art. 2º. As excepcionalidades constantes nesta Resolução não se aplicam ao transporte remunerado de menores de dez anos em automóveis.
.....
.....

RESOLUÇÃO N.º 277 DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e
Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;
Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:
Art.1° Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.
§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.
§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.
Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.281, DE 2013

(Do Sr. Marcelo Almeida)

Acrescenta dispositivo na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Nacional, para tornar obrigatório o uso de lonas de proteção pelos veículos de transporte rodoviário de cargas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3635/2008.

O Congresso Nacional decreta:
Art. 1º. Acrescenta o seguinte dispositivo na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Nacional.
"Art.102-A. É obrigatório o uso de lonas de proteção pelos veículos de transporte rodoviário de cargas segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece, genericamente, em seu art. 102, que *"o veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via"*. O parágrafo único do artigo citado determina que *"o CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza"*.
Aos infratores, o art. 231 do Código assim penaliza:
"Art. 231. Transitar com o veículo:
.....
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
.....
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;"
Ocorre que, desde a entrada em vigor do então chamado "novo" Código de Trânsito, em janeiro de 1998, o CONTRAN expediu sobre o tema apenas 2 resoluções específicas, abordando os requisitos de segurança para o transporte de toras e de madeira bruta.
Sabemos que, por não contrariarem comandos do CTB, permanecem em vigor algumas resoluções do CONTRAN anteriores à edição do Código, como: Resolução nº 732/1989, que *"dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos à granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional"*; Resolução nº 725/1988, que *"fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres"*; e a Resolução nº 699/1988, que *"fixa os requisitos de segurança para circulação de veículos que transportem produtos siderúrgicos"*.
Apesar dessas normas, julgamos que a regulamentação sobre a proteção das cargas do transporte rodoviário deve ser mais abrangente e preventiva, de forma a estabelecer regras detalhadas sobre o uso de lonas ou dispositivos similares, de acordo com a natureza da carga.

Dessa forma, poderia ser punido o simples desrespeito a essa conduta, e não apenas o derramamento da carga sobre a via. Além disso, não se pode negar os problemas jurídicos de aplicação das resoluções anteriores à edição do novo Código de Trânsito, visto que as penalidades nelas previstas remetem a dispositivos do antigo código de trânsito, os quais não se encontram mais em vigor.

Enfim, são evidentes os riscos à segurança do trânsito relacionados à falta de proteção adequada das cargas dos caminhões, não apenas pelo perigo de lançamento dos produtos transportados sobre a via, mas também pelo fato de que alguns tipos de carga geram excessiva emissão de poeira e de outros materiais particulados. É preciso considerar ainda o significativo desperdício do material derramado, especialmente no transporte de granéis agrícolas.

Por todo o exposto, e objetivando maior segurança nas estradas brasileiras, contamos com a sensibilidade dos nossos pares para aprovação.

Sala das Sessões, em 02 de abril de 2013.

Deputado MARCELO ALMEIDA
PMDB/PR

Legislação citada

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:

.....

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza

.....

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 IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II

Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.
§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo até a apresentação do documento.
.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 732, DE 1989

Dispõe sobre o transporte de cargas de sólidos à granel nas vias abertas à circulação pública em todo o território nacional.

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe conferem os Artigos 5º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o Artigo 9º do seu Regulamento, aprovado pelo Decreto nº. 62.127, de 16 de janeiro de 1968.
CONSIDERANDO a proibição prevista na letra "g" do inciso XXX, do Artigo 89 do Código Nacional de Trânsito, de derramar na via pública combustíveis ou lubrificantes assim como qualquer material que esteja sendo transportado ou consumido;
CONSIDERANDO o que dispõem os Artigos 78 e 88 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;
CONSIDERANDO o Programa Nacional de Segurança no Trânsito – PRONAT e
CONSIDERANDO o que consta do Processo n°. 000.332/88 do CONTRAN e a deliberação do Colegiado em sua 46ª Reunião Ordinária, em 14 de julho de 1989,
RESOLVE:
Art. 1°. - O transporte de qualquer tipo de sólidos a granel em vias abertas à circulação pública, somente será permitido em veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas ou dotadas de telas metálicas com malhas de dimensões tais que impeçam o derramamento de fragmentos do material transportado, quando devidamente coberto com lonas ou similar.
Art. 2°. - O descumprimento ao disposto nesta Resolução implicará na retenção do veículo para regularização da carga, sem prejuízo da aplicação da penalidade prevista no Artigo 111 do Código Nacional de Trânsito.
Art. 3°. - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 14 de junho de 1989

Roberto Salvador Scaringella – Presidente
Alfredo Peres da Silva – Relator
Pedro José de Moraes – Relator.

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 725, DE 1988

Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres.

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe confere o Artigo 5º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e o que dispõe o Artigo 37 da mesma Lei, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e o Artigo 9º do seu Regulamento, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968,
Considerando a necessidade de proporcionar segurança no transporte de Contêineres, em veículos classificados quanto à espécie carga, e com o objetivo de facilitar a carga, descarga e transbordo entre diferentes modalidades de transporte do mencionado equipamento;
Considerando que o uso e especificação do Contêiner, encontras-se definido na Lei nº 6.288,

de 11 de dezembro de 1975, regulamentada pelo Decreto nº 80.145, de 15 de agosto de 1977;
Considerando que os requisitos a que devem obedecer os dispositivos de apoio e fixação dos Contêineres carroçaria dos veículos estão definidas nas Normas Brasileiras Registradas-NBR3 de números 7.475 e 7.476, do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO;
Considerando a necessidade de se consolidar em um único texto, a Resolução 682/87 - CONTRAN e as alterações nela introduzidas pelas Resoluções 693/88 e 697/88 do CONTRAN e,
Considerando o que consta do Processo nº 39.940/80 DNER e a deliberação tomada pelo Colegiado, em sua 85ª Reunião Ordinária de 29 de novembro de 1988.
R E S O L V E:

Art. 1º - Somente poderão transitar nas vias terrestres abertas à circulação pública, transportando Contêineres, os veículos especialmente fabricados ou adaptados para este tipo de transporte, que atendam aos requisitos desta Resolução.
Art. 2º - Os Departamentos de Trânsito somente emitirão o Certificado de Registro de Veículo - CRV e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV, quando do registro e do licenciamento inicial, dos veículos fabricados ou adaptados para o transporte de Contêineres, mediante a apresentação de Certificado de Garantia, conforme modelos constantes dos Anexo I e Anexo II, desta resolução.
.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 699, DE 1988

Fixa os requisitos de segurança para circulação de veículos que transportem produtos siderúrgicos.

O Conselho Nacional de Trânsito, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 5° da Lei n° 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o que dispõe o artigo 37 da mesma Lei, com a redação dada pelo Decreto-Lei n° 237 de 28 de fevereiro de 1967, e o artigo 9° do seu Regulamento, aprovado pelo Decreto n° 62.127, de 16 de janeiro de 1968, e
Considerando o que dispõe os artigos 78 e 88 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito;
Considerando a necessidade de proporcionar segurança no transporte de produtos siderúrgicos, em veículos rodoviários carga;
Considerando o que consta do processo n° 16.169/84.4 - DNER e a deliberação tomada pelo Colegiado, em sua Reunião Plenária do dia 12 de julho de 1988,
RESOLVE:
Art. 1° - Só poderão transitar nas vias terrestres, abertas à circulação pública, transportando produtos siderúrgicos, veículos devidamente equipados ou adaptados de acordo com o previsto nesta Resolução.
Art. 2° - São considerados produtos siderúrgicos os materiais metálicos, definidos no artigo 3° desta Resolução, seus insumos, tais como:
I - Carvão a granel ou ensacado;
II - Minério de Ferro ou de outros metais.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.040, DE 2013

(Do Sr. Nilson Leitão)

Acrescentam inciso VIII e IX ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 97, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art..105 .....

VIII - os veículos novos serão equipados com dispositivo, sensor sonoro, capaz de captar a presença de crianças e animais domésticos esquecidos no interior dos veículos quando o condutor se ausentar.
IX – os veículos novos ficam obrigados a sair de fabrica com farol automático, ligando concomitantemente à partida do automóvel". (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto visa aprimorar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O número de crianças esquecidas no interior dos veículos vem crescendo assustadoramente. A vida estressante dos grandes centros urbanos aliado à correria do dia a dia contribui para essa triste estatística.

No mês de junho do corrente ano, em Cuiabá, uma professora esqueceu uma criança de 3 anos no interior do seu veículo. A menina veio a óbito após permanecer mais de quatro horas trancada no interior do veículo, não resistindo em decorrência do superaquecimento do sol da tarde.

Consta da matéria:

20/06/2013 09h16 - Atualizado em 20/06/2013 11h52

Criança morre após ser esquecida em carro por professora em MT
Menina de 3 anos ficou mais de quatro horas dentro de veículo.
Caso foi registrado em pátio de escola na cidade de Lucas do Rio Verde.

Denise Soares Do G1 MT

Menina morreu após ficar presa dentro de carro.

(Foto: Polícia Civil)

Uma menina de três anos morreu após ser deixada dentro de um carro de passeio nesta quarta-feira (19) na cidade de Lucas do Rio Verde, município que fica a 360 quilômetros de Cuiabá. De acordo com a Polícia Civil, a criança foi levada para o colégio por uma professora que é amiga da família, no entanto, teria sido esquecida pela mulher no veículo. A mãe da menina também é professora na mesma escola.

O caso foi registrado no pátio de uma escola particular que fica no Bairro Menino Deus. A mãe da menina pediu para que a professora, que é vizinha e amiga dela, fizesse o favor de levar a criança para o colégio. O trabalho de levar a menina era revezado pela mãe, pela professora e por outros familiares.

Por volta de 13h, a professora levou a menina, o filho dela de 8 anos e mais outra criança para o local. Somente no final da tarde a professora teria percebido que tinha esquecido a menina dentro do carro. A própria professora abriu o veículo e retirou a criança, que estava acomodada na cadeirinha de segurança.

"Fomos acionados 17h30 [horário de Mato Grosso] e já encontramos a criança que foi retirada do veículo e não apresentava sinais de vida. Ela [a menina] já apresentava rigidez e tinha secreção pela boca", disse ao **G1** o sargento dos bombeiros que atendeu à ocorrência, Amaurício da Cunha.
Segundo o delegado que investiga o caso, Marcelo Torachs, a professora entrou em estado de choque.

"A professora chegou às 13h, saiu com as outras crianças, esqueceu a menina e acionou o alarme do veículo. A criança ficou trancada até às 17h30 no interior do carro. Por conta do superaquecimento e do sol da tarde, a criança desidratou e veio a falecer", explicou ao **G1** Torachs.

Corpo está sendo velado em Lucas do Rio Verde. (Foto: João Carlos Morandi/TVCA)

Abalada, a professora precisou ser encaminhada para um hospital e medicada. A Polícia Civil informou que a educadora foi presa em flagrante por homicídio culposo [quando não há intenção de matar]. "Foi arbitrado uma fiança e ela deve responder o inquérito em liberdade. Como ela ficou muito mal em relação ao que aconteceu, ainda não conseguimos ouvi-la em depoimento", completou o delegado. A polícia não sabe dizer se a menina dormiu dentro do veículo e ninguém percebeu.

Peritos da Perícia Oficial e Identificação Técnica (Politec) de Sinop foram acionados e constataram a morte da criança pelos fatores de desidratação e asfixia. Dentro do veículo os peritos perceberam alguns sinais na maçaneta e no vidro da porta, indicando que a menina ainda tentou sair do veículo.

O diretor da unidade, José Kolling, classificou a situação como 'uma fatalidade'. "Não conseguimos explicar o que aconteceu. Às vezes a mãe trazia, outras vezes era a professora. Suspendemos as atividades da escola e só voltaremos na segunda-feira (24)", contou.

O corpo da criança foi encaminhado ao Instituto Médico Legal (IML). O velório da menina está previsto para ser feito na igreja do Bairro Menino Deus.

http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2013/06/crianca-morre-apos-ser-esquecida-em-carro-por-professora-em-mt.html

Sabidamente, este é apenas um entre tantos outros casos. Ademais, constitui uma pena perpétua para o responsável que, tendo a obrigação de vigilância de um incapaz, mesmo que de maneira não intencional, esquece-o no interior de um carro. Aliado à dor da perda, o responsável ainda responde por crime tipificado no Código Penal Brasileiro.

O inciso IX tornar obrigatório que o veículo novo saia de fábrica com o farol automático, ligando concomitantemente à partida do veículo. Trata-se de uma alternativa para evitar possíveis esquecimentos por parte dos condutores e diminuir o número de acidentes que a cada dia cresce de maneira avassaladora. Ademais, vivemos em um mundo globalizado, onde a tecnologia faz parte do desenvolvimento histórico, social e cultural de um país, capaz de contribuir para uma melhor condição da vida humana.

Dessa forma, dada à relevância e o interesse público presentes na proposição, contamos com o apoio dos ilustres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de agosto de 2013.

Deputado Nilson Leitão
PSDB/MT

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.273, DE 2013

(Do Sr. Adrian)

Altera dispositivo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tornando obrigatório o uso de sistema antitravamento de rodas (freios ABS) para motocicletas em todo o País.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório o uso de sistema antitravamento de rodas (freios ABS) para motocicletas em todo o País,

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 105. .....

VII – .....

VIII – para as motocicletas, sistema antitravamento de rodas (freios ABS)." (NR)

§ 6º .....

§ 7º - A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo não se

aplica as motocicletas já em circulação.

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

JUSTIFICAÇÃO

A frota de motocicletas no Brasil tem crescido de forma extremamente acentuada nos últimos dez anos, gerando, como consequência, duas importantes estatísticas: a primeira delas, positiva, demonstra que a aquisição desse veículo tem-se tornado cada vez mais acessível a grande parte da população, e a segunda, que apresenta um lado bastante negativo, a da multiplicação de acidentes de trânsito que se expressa em números cada vez mais infelizes.

Nos últimos dez anos, o número de mortes em acidentes com motos, no Brasil, aumentou mais de 270%, segundo informações do Ministério da Saúde. O custo social desse fato é muito alto, mais ainda considerando que um acidentado grave pode custar até 200 mil reais ao Sistema Único de Saúde – SUS. Entretanto, esse quadro poderia ser melhor se as motocicletas contassem com o sistema de freios ABS de série, mas menos de 18% das motos vendidas no Brasil, e somente aquelas com mais de 250 cilindradas, possuem esse sistema.

Nas motocicletas, o sistema antitravamento de rodas, ou freio ABS (anti-lock braking system), monitora constantemente a velocidade das rodas, utilizando sensores específicos para essa finalidade. Se uma roda ameaça bloquear durante uma frenagem intensa ou em pistas escorregadias, o sistema regula a pressão de frenagem de forma direcionada, garantindo uma frenagem otimizada. Dessa forma, mantém-se a estabilidade e capacidade de manobra da motocicleta, mesmo em condições adversas do solo, como areia, cascalho ou água. Este fato reduz significativamente o risco de uma queda ou acidente pela frenagem, o que geralmente encurta a distância de frenagem.

O projeto de lei em tela é uma exigência que, na prática, se traduz em melhoria social para todos, pois a utilização de freios ABS nas motocicletas, embora possa tornar os referidos veículos um pouco mais caros, será importante para a segurança dos pilotos e dos pedestres, com a consequente redução de acidentes.

Por esse motivo, o projeto de lei que apresentamos tem como alvo a reversão das trágicas estatísticas de trânsito, razão pela qual esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de setembro de 2013.

Deputado ADRIAN

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.337, DE 2013

(Do Sr. Pedro Uczai)

Altera o art. 212 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (passagens de nível).

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com alteração no artigo 212, para o seguinte:
"Art. 212 - Passa a constituir falta gravíssima, punida com multa e perda de 7 pontos na carteira de habilitação:

I - deixar de parar o veículo antes de cruzar linha férrea;

II - cruzar a passagem em nível (PN) quando um trem em aproximação estiver dentro do campo de visibilidade do local onde o condutor deveria estar parado;

III - transpor a PN quando a sinalização estiver alarmada, assim entendido estar a dita sinalização, apresentando um ou mais dos seguintes aspectos:

a) os focos luminosos estiverem ligados, emitindo luz na tonalidade vermelha, em funcionamento fixo ou intermitente;

b) quando a campainha estiver emitindo sinal sonoro;

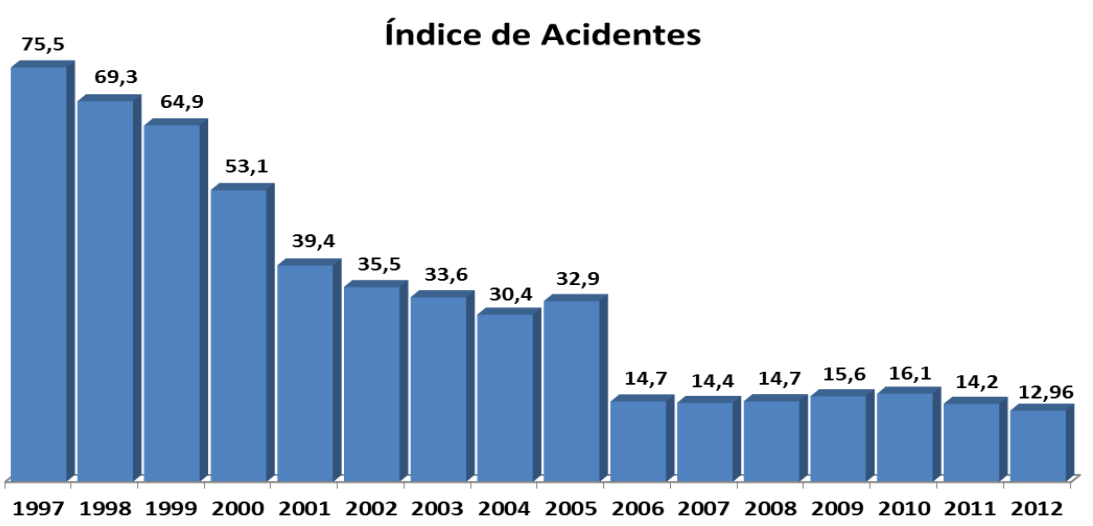
c) quando a barreira basculante estiver na posição horizontal, ou já tiver iniciado seu movimento no sentido de atingir tal posição;

d) a desobediência à sinalização de agente balizador."

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

JUSTIFICAÇÃO

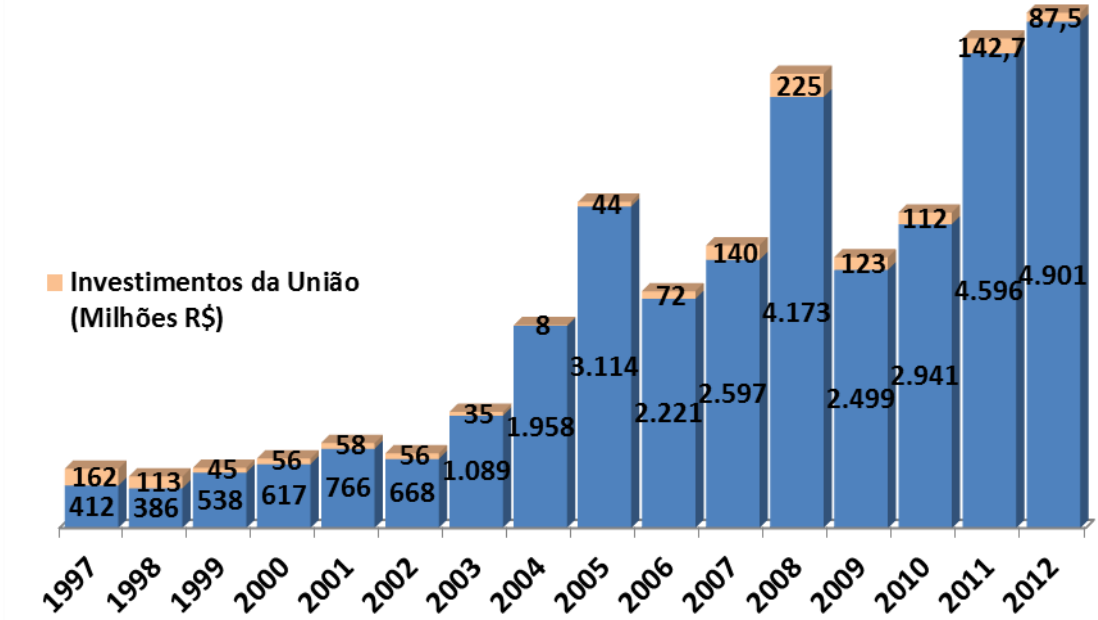
Nos últimos anos as concessionárias vêm buscando de forma positiva a redução do numero de ocorrências ferroviárias, com expressiva evolução nos resultados dentro na malha ferroviária do Brasil, conforme tabela abaixo:



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total de Acidentes	3.703	3.735	3.343	3.109	2.595	2.262	2.247	2.158	2.474	841	1.076	1.016	951	1.097	1.010	952
Acidentes por milhão de trens	75,5	69,3	64,9	53,1	39,4	35,5	33,6	30,4	32,9	14,7	14,4	14,7	15,6	16,1	14,2	13,0

Fonte: Associadas/ANTF.

As reduções foram ocasionadas pelos diversos investimentos e melhorias que as concessionarias veem trazendo para dentro de suas malhas ao longo dos últimos anos. Dentre esses investimentos, podemos destacar como principais, aqueles relativos a material rodante, via permanente, sistemas de controle de tráfego e campanhas educativas /conscientização junto a população.

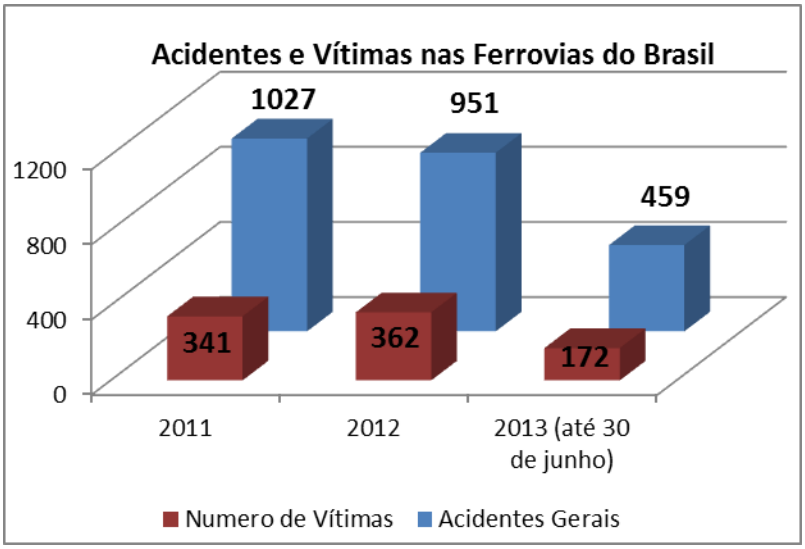


	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Investimentos das Concessionárias (Milhões R$)	412	386	538	617	766	668	1.089	1.958	3.114	2.221	2.597	4.173	2.499	2.941	4.596,2	4.900,9
Investimentos da União (Milhões R$)	162	113	45	56	58	56	35	8	44	72	140	225	123	112	142,7	87,5
Total de Investimentos (públicos + privados)	**574**	**499**	**583**	**673**	**824**	**724**	**1.124**	**1.966**	**3.158**	**2.292**	**2.737**	**4.398**	**2.622**	**3.054**	**4.738,9**	**4.988,5**

Fonte: Associadas/ANTF.

No Brasil, hoje, existem aproximadamente de 12,3 mil cruzamentos entre ferrovias e rodovias ou ferrovias e estradas, as chamadas passagens em nível, dentre as quais

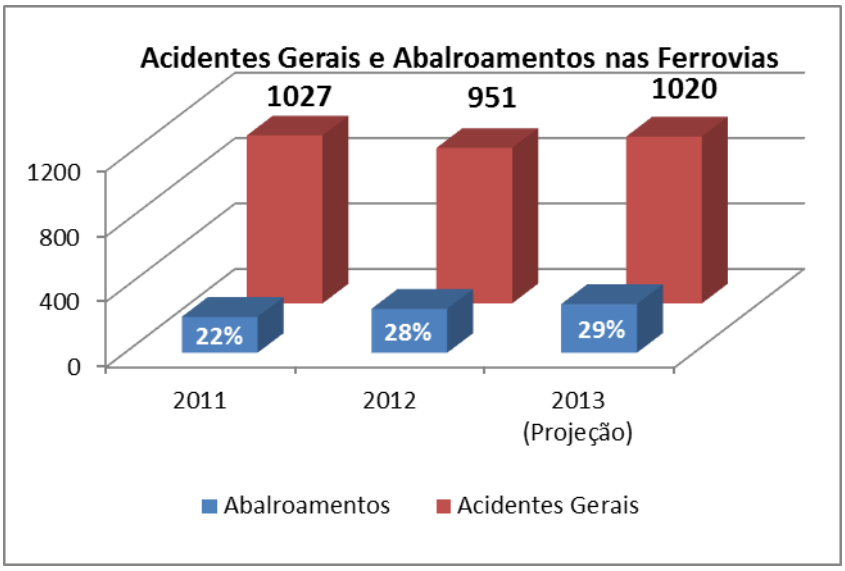
2.659 são consideradas críticas. Mais de 60% dos acidentes envolvendo trens acontecem nesses cruzamentos e têm como principal causa à imprudência de motoristas e pedestres.



ANO	Acidentes Gerais	Numero de Vítimas
2011	1027	341
2012	951	362
2013 (até 30 de junho)	459	172

Fonte: ANTT.

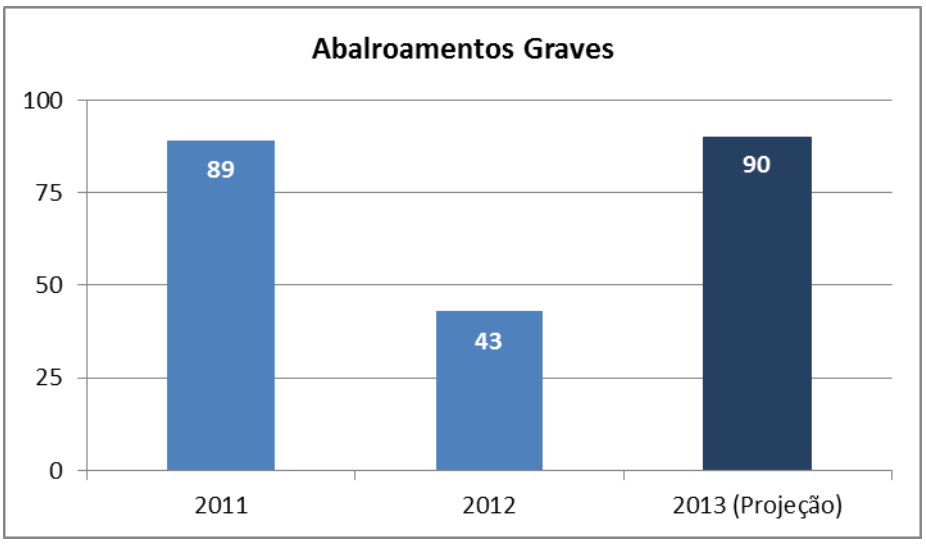
Entretanto, tal redução no índice de acidentes ferroviários não é consubstanciada quando a analise é relativa a abalroamentos e atropelamentos, por depender também a prevenção destes fatos, do comportamento do público interveniente (pedestres e motoristas). Visa então a alteração sugerida tornar obrigatória a atitude prevencionista.



Ano	Acidentes Gerais	Abalroamentos	Percentual
2011	1027	220	22%
2012	951	269	28%
2013 (Projeção)	1020	298	29%

Fonte: ANTT.

Contudo, verificamos que o texto do CTB (Lei nº 9.503/97), especificamente no art. 212 - *"Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea; Infração - gravíssima (7 pontos na CNH; e Penalidade - multa"*) deve ser adicionada a necessidade de, além de parar, aguardar a passagem de qualquer trem que esteja na zona de aproximação da passagem em nível.
Além disso, cabe destacar que o próprio CTB, em seu art. 29, Inciso XII assim estabelece: *"os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação".*



Ano	Total
2011	89
2012	43
2013 (Projeção)	90

Fonte: ANTT.

Essa alteração no CTB almeja estabelecer obrigação clara de atitudes prevencionistas nas passagens em nível (cruzamentos rodoferroviários).
Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2013.

Deputado Federal Pedro Uczai

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. 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 dá 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.
§ 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.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:
I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.506, DE 2013

(Do Sr. Dimas Fabiano)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o dispositivo para absorção de impactos em colisões de baixa velocidade - crash box - como equipamento obrigatório dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir o dispositivo para absorção de impactos em colisões de baixa velocidade – *crash box* – como equipamento obrigatório dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"VIII – dispositivo para absorção de impactos em colisões de baixa velocidade – ***crash box*** *–, nas partes frontal e traseira dos veículos, nos termos de regulamentação do CONTRAN.*

..... (NR)"

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo incluir, no rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos, o dispositivo denominado *crash box*, o qual é capaz de absorver até 90% da energia de colisões veiculares em baixa velocidade. Trata-se de caixa absorvedora metálica, fabricada em aço ou alumínio, instalada junto às travessas dianteiras e traseiras, entre os para-choques e as longarinas dos veículos.

Apesar de seu baixo custo e de sua comprovada eficácia na absorção de impactos e na atenuação de danos nas peças estruturais dos veículos, notadamente em caso de colisões em baixa velocidade, são pouquíssimos os modelos de automóveis fabricados no Brasil que dispõem do *crash box* como equipamento de fábrica.

Ocorre que, pelas suas características, trata-se de um equipamento que não pode ser adquirido e instalado posteriormente no veículo pelo seu proprietário, a menos que sejam feitas adaptações relevantes na estrutura veicular. Assim, mostra-se necessária sua inclusão na relação de equipamentos obrigatórios dos veículos, de forma que os automóveis possam sair de fábrica com esses dispositivos instalados na dianteira e traseira, permitindo diminuir os custos do reparo e aumentar a segurança dos condutores e passageiros.

A redução de custos e de tempo de reparação de danos em pequenas colisões, predominantes em meio urbano, permitem até mesmo a redução dos prêmios de seguros dos veículos equipados com o *crash box*, benefício imediato gerado pela medida que propomos.

Por fim, estabelecemos o período de um ano para a entrada em vigor da lei que se originar deste projeto, de forma que as montadoras possam adaptar seus projetos e linhas de montagem para o novo equipamento obrigatório veicular.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos eminentes Pares para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 04 de outubro de 2013.

Deputado DIMAS FABIANO

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.661, DE 2013

(Do Sr. Roberto Teixeira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre requisitos para habilitação de condutores do transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos aos arts. 145 e 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir a exigência de apresentação de certidão negativa de feitos criminais entre os requisitos a serem exigidos dos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria "D", bem como dispor sobre requisitos referentes à renovação da CNH.

Art. 2º O art. 145 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V:

Art. 145. .....

.....

V – apresentar certidão negativa de feitos criminais, quando pretender habilitar-se nas categorias D ou E, para o exercício de atividade remunerada ao veículo.

..... (NR)

Art. 3º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

Art. 147. .....

.....

§ 6º Além dos demais requisitos previstos neste artigo, para a renovação da habilitação nas categorias D ou E, o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo deverá:

I – submeter-se a curso especializado de reciclagem e treinamento, conforme estabelecido pelo CONTRAN;

II – não haver cometido infração grave ou gravíssima nos doze meses anteriores;

III – apresentar certidão negativa de feitos criminais, nos termos do art. 329. (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua

publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Ao tratar da habilitação de condutores, o CTB cria categoria específica para veículos de transporte coletivo de passageiros, a saber:

Art. 143. .....

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

.....

Também o condutor habilitado na categoria “E” está apto a conduzir qualquer veículo ou combinação de veículos cuja unidade tratora enquadre-se na categoria “D”, nos termos do inciso V do mesmo art. 143 do CTB.

Note-se que o critério para a categoria “D” é o número de passageiros da lotação do veículo, ou seja, a exigência dessa categoria vale para condutores de ônibus do transporte coletivo urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, seja em linhas regulares, seja em regime de fretamento. Complementarmente, o texto do CTB apresenta os requisitos a serem demandados dos interessados em se habilitar nas categorias “D” ou “E”, a saber:

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.

Embora o rol de exigências seja bem completo e capaz de garantir a qualificação dos habilitados, entendemos que pode haver um aperfeiçoamento, incluindo na lista a obrigação de apresentação de certidão negativa de feitos criminais, na hipótese de o candidato pretender habilitar-se nas categorias “D” ou “E”, para o exercício de atividade remunerada ao veículo.

Complementarmente, verificamos que, para a renovação da CNH, o texto do CTB limita-se a exigir a repetição da avaliação psicológica (conhecida como teste psicotécnico) para os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo. Entendemos que, nesse caso, o grau de exigência poderia ser estendido, para que a renovação da CNH contemplasse requisitos semelhantes aos que são exigidos na habilitação para categoria “D” ou “E”.

Com isso, espera-se contribuir para a melhoria do serviço prestado aos usuários do

transporte coletivo, evitando que pessoas com antecedentes criminais venham a exercer essa profissão tão importante, que exige permanente contato com o público.

Na certeza da relevância da proposta, esperamos contar com o apoio de todos.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2013.

Deputado **ROBERTO TEIXEIRA.**

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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....
Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:
I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.
§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. *(Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*
Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado

nas categorias C, D ou E.
Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
I - ser maior de vinte e um anos;
II - estar habilitado:
a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.
Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.
Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 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)*

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.
Art. 330. Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados, ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.
§ 1º Os livros indicarão:
I - data de entrada do veículo no estabelecimento;
II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;
IV - nome, endereço e identidade do comprador;
V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;
VI - número da placa de experiência.
§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.
§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas ser apreendidos ou retidos para sua completa regularização.
§ 4º As autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.
§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.746, DE 2013

(Do Sr. Marcio Bittar)

Altera o inciso I do art. 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso I do ars. 55 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

Art.55 – (…)

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, no qual esteja impresso o número da placa do veículo em que circula, conforme regulamentação do CONTRAN (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

Não são raros os casos de atos de violência cometidos por marginais que têm as identidades mantidas em sigilo pela utilização dos capacetes de uso obrigatório.

Com o número da placa do veículo impresso nos capacetes do condutor e do passageiro, teremos uma possibilidade de identificar o veículo instrumento do assalto, e seu proprietário.

Por todas as razões ora levantadas, estou certo que o presente Projeto de Lei merecerá o apoio dos meus pares.

Sala das Sessões, em 12 de novembro de 2013.

MÁRCIO BITTAR
Deputado Federal – PSDB/AC

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. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:
I - utilizando capacete de segurança;
II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.755, DE 2013

(Do Sr. Décio Lima)

Inclui, no art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, novo inciso que inclui entre os equipamentos obrigatórios, para motocicletas, dispositivo que acione automaticamente o farol.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 105. .....

VIII – para as motocicletas, dispositivo que acione automaticamente o farol juntamente com a ignição.

....."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A motocicleta é um meio de transporte muito importante para a sociedade, que pode ser utilizada não apenas para vencer o trânsito cada vez mais caótico das médias e grandes cidades e chegar mais rapidamente ao trabalho, como também para oferecer ao motociclista o prazer e a liberdade de se deslocar para locais onde os veículos de quatro rodas não conseguem chegar. Uma moto tem mais força e amplitude de ação que uma bicicleta, queima menos combustível que a maioria dos carros, sua manutenção é menor e requer menos espaço em estacionamentos cada vez mais congestionados.

Por ser um veículo leve, pequeno e ágil, a motocicleta é muito utilizada pelas Polícias Militar, Civil e Rodoviária, além do Corpo de Bombeiros, da Guarda Civil, das Forças Armadas, dos Correios e de outras instituições governamentais. No setor privado, são milhares de motoboys trabalhando 24 horas por dia para seguradoras, distribuidoras,

empresas de segurança e outras companhias, que somente assim conseguem atender seus clientes nos horários demandados.

Ser piloto de uma motocicleta exige, no entanto, inúmeros cuidados, pois um eventual acidente sempre traz consequências sérias no que diz respeito à integridade física de seu condutor. Entre os fatores que podem auxiliar no aumento da segurança dos motociclistas está o uso do farol aceso, mesmo durante o dia. Ele funciona como um sinal de atenção, permitindo que a motocicleta seja notada mais fácil e rapidamente. Sem dúvida, a percepção da aproximação de uma motocicleta com faróis acesos é maior, tanto para o condutor de outro veículo como para o pedestre cruzando uma rua ou avenida, o que possibilita evitar acidentes. Andar com o farol aceso contribui enormemente para a segurança e não representa nenhum gasto adicional já que, enquanto a moto está ligada, a bateria está sendo recarregada.

Por esse motivo, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que as motocicletas não devem ser conduzidas no trânsito com faróis apagados, conduta que é tipificada, no art. 244, inciso IV, como infração gravíssima, sujeita a multa e suspenção do direito de dirigir e recolhimento do documento de habilitação.

Todavia, como muitos condutores podem esquecer-se de acender os faróis da motocicleta, particularmente durante o dia, decidimos apresentar este projeto de lei exigindo que as montadoras incluam, entre os equipamentos obrigatórios para motocicletas, o dispositivo que acione o farol automaticamente com a ignição, como já existe em países europeus.

Assim, para o aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de novembro de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA

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 IX

DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.342, DE 2014

(Dos Srs. Ricardo Izar e Danrlei de Deus Hinterholz)

Dispõe sobre a regulamentação das bicicletas elétricas, em todo território Nacional.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Ficam, as bicicletas elétricas, equiparadas a bicicletas mecânicas comuns, podendo ser utilizadas em ciclovias e ciclofaixas, além de dispensadas de registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório.

Art. 2º - As bicicletas elétricas, de pedalagem assistida, são aquelas equipadas com as seguintes características:

Motor elétrico auxiliar, de potência nominal máxima contínua, de 0,25 kW;

Alimentação reduzida progressivamente e, finalmente interrompida, quando a velocidade do veículo atingir 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

Parágrafo Único. As demais bicicletas elétricas, com características diferentes das acima mencionadas, dotadas de acelerador manual ou de motores com maior potência (até 4 kW), continuarão a ser consideradas cicloelétricos e equiparadas a ciclomotores e, se o motor exceder a 4 kW, serão equiparadas a motocicletas.

Art. 3º - Torna-se obrigatório, para essas bicicletas elétricas de potência nominal máxima contínua de 0,25 kW, o porte de manual com suas características técnicas e normas de circulação, fornecido pelo fabricante.

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

JUSTIFICATIVA

A legislação atualmente disponível (Resoluções 315/09 e 375/11 do CONTRAN) equipara a bicicleta elétrica aos CICLOMOTORES, o que restringe seu uso.

Este projeto de lei utiliza, como base orientativa, a DIRECTIVA 2002/24, da União Europeia, onde BICICLETAS ELÉTRICAS, com as características abaixo descritas, são equiparadas a BICICLETAS COMUNS e, com isso, devem ser dispensadas de "registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório".

A Bicicleta elétrica pode, alternadamente, circular através de tração mecânica humana, ou utilizando-se de energia elétrica, não configurando, desta forma, um veículo automotor.

De acordo com documento da Associação Brasileira do Veículo Elétrico, a potência máxima permitida para as bicicletas elétricas varia conforme o país, conforme tabela abaixo:

País	**Pedais**	**PAS***	**Velocidade Máxima**	**Potência**	**Habilitação**	**Fundamentação Legal**

			com motor			
CANADÁ	SIM	SIM	32 km/h	500 W	NÃO	Motor Vehicles Safety
CHINA	SIM		20 km/h	250 W	NÃO	Road Transport. Safety Law (2004)
EUA	SIM		20 mph (29 km/h)	750 W	NÃO	Federal Eletric Bicycle Law
FINLÂNDIA	SIM	SIM	25 km/h	250 W	NÃO	ND
ÍNDIA	SIM		25 km/h	250 W	NÃO	ARAI
ISRAEL	SIM		25 km/h	250 W	NÃO	ND
JAPÃO	SIM	SIM	24 km/h		NÃO	Road Traffic Law (2001)
NOVA ZELÂNDIA	SIM			300 W	NÃO	ND
REINO UNIDO	SIM	SIM	25 km/h	1.000 W	NÃO	Lei 2002/24/CE e Stat. Instr. 1168 e
EU	SIM	SIM	25 km/h	250 W	NÃO	Lei 2002/24/CE

***PAS: (Pedal Assisted System) -** Constitui sistema de propulsão, pelo qual o motor só atua enquanto o condutor pedala. A potência do motor diminui automaticamente, a partir de certa velocidade do veículo, limitando sua velocidade máxima, não dispondo de acelerador manual.

Uma vez que o mundo passa por uma conscientização ecológica, visando o não aquecimento global, e tendo o Brasil sediado a RIO+20, destina-se, este projeto de lei, se aprovado, a incentivar o uso deste veículo não poluente, econômico, e saudável.

Desta forma, convocamos os nobres pares a engajar conosco em sua aprovação.

Sala das Sessões 02 de abril de 2014

Deputado RICARDO IZAR
PSD/SP

Deputado DANRLEI DE DEUS
PSD/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

RESOLUÇÃO Nº 315, DE 8 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que

dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.
Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito, resolve:
Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora)
§ 1º - Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura. (Renumerado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação depedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições: (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma BrasileiraNBR 9050/2004 e suas atualizações. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
§ 3º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação do equipamento de que trata o § 2º. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:
1-Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2-Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3-Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4-Velocímetro;
5-Buzina;
6-Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.
Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente do Conselho

MARCELO PAIVA DOS SANTOS
Ministério da Justiça

SALOMÃO JOSÉ DE SANTANA RUI
Ministério da Defesa

EDSON DIAS GONÇALVES
Ministério dos Transportes

VALTER CHAVES COSTA
Ministério da Saúde

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente

ELCIONE DINIZ MACEDO
Ministério das Cidades

RESOLUÇÃO N° 375, DE 18 DE MARÇO DE 2011

Acrescenta os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto Nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:
Art.1º Acrescentar os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º, da Resolução Nº 315, de 8 de maio de 2009, com a seguinte redação:
'Art. 1º .....
§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:
I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;
III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;
IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004 e suas atualizações.
§ 3º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação do equipamento de que trata o § 2º.'
Art. 2º O Parágrafo Único, do Art. 1º, da Resolução Nº 315/2009 é remunerado para § 1º.
Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.
ORLANDO MOREIRA DA SILVA

Presidente

ALVAREZ DE SOUZA SIMÕES

Ministério da Justiça

RUI CÉSAR DA SILVEIRA BARBOSA

Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA

Ministério dos Transportes

ESMERALDO MALHEIROS SANTOS

Ministério da Educação

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA

Ministério da Saúde

JOSÉ ANTÔNIO SILVÉRIO

Ministério da Ciência e Tecnologia

RUDOLF DE NORONHA

Ministério do Meio Ambiente

PAULO CÉSAR DE MACEDO

Ministério do Meio Ambiente

LUIZA GOMIDE DE FARIA VIANNA

PROJETO DE LEI N.º 7.385, DE 2014

(Do Sr. Renzo Braz)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as placas de identificação dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 14º Esta Lei altera os arts. 115 e 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para extinguir a obrigatoriedade das placas dianteira nos veículos automotores de passageiros ou mistos, com capacidade para até sete pessoas, incluindo o condutor.

Art. 2º O § 6º do art. 115 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 115. .....

.....

§ 6º São dispensados da placa dianteira:

I – os veículos de duas ou três rodas;

II – os veículos de quatro rodas, de passageiros ou mistos, com capacidade para até sete pessoas, incluindo o condutor.

.....

Art. 3º Os incisos IV e VI do art. 230 da Lei nº 9.503/1997 passam a vigorar com a seguinte redação

Art. 230. Conduzir o veículo:

.....

IV – sem qualquer uma das placas de identificação, observado o disposto no §

6º do art. 115;

.....

VI – com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade, observado o disposto no § 6º do art. 115:

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê, em seu art. 115, *caput*, que todo veículo deve ser identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta última lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN. O § 6º do mesmo artigo dispensa os veículos de duas ou três rodas da placa dianteira. Para garantir o cumprimento da norma, o art. 230, incisos IV e VI, considera infração gravíssima, punível com multa e apreensão do veículo, o ato de conduzir veículo sem qualquer uma das placas de identificação ou com as placas sem condições de legibilidade e visibilidade.

Não obstante a importância da adequada identificação externa do veículo, para fins de fiscalização, entendemos que é possível dispensar do uso da placa dianteira também os veículos de passeio. Tal dispensa, que certamente vai reduzir os custos do emplacamento, não é propriamente uma novidade, uma vez que outros países, como os Estados Unidos, já a adotam.

Dados levantados comprovam a relevância na redução de custos à consideração de parâmetros como a progressão de registros de emplacamentos percebidos entre os anos de 2012 a 2013, um aumento de 2.841.882 para 3.575.915, respectivamente em âmbito nacional. A partir daí se calcularmos uma média em reais, levando-se em consideração que o valor unitário de uma placa refletiva é de R$ 50,00, só em 2013 teríamos uma redução significativa no valor de R$ 178.795.750,00 somente com a dispensa das placas dianteiras.

Com esse objetivo, estamos propondo duas alterações pontuais no CTB, sendo a primeira delas, no dispositivo que trata da dispensa da placa dianteira (art. 115, § 6). Como o art. 96 do CTB, que trata da classificação dos veículos, não menciona “veículo de passeio”, adotamos, como elemento de definição para a dispensa da placa dianteira, a expressão “veículos de quatro rodas, de passageiros ou mistos, com capacidade para até sete pessoas, incluindo o condutor”, ou seja, a isenção abrangeria automóveis, utilitários e camionetas. Com isso, ficam de fora da dispensa da placa dianteira os veículos de carga e os de passageiros de maior porte, como vans, micro-ônibus e ônibus, normalmente utilizados em operações comerciais. A outra alteração proposta, no art. 230, incisos IV e VI, é decorrente da primeira e tem por objetivo evitar que veículos sem a placa dianteira sejam enquadrados nas infrações ali tipificadas.

Considerando que a medida é positiva para os proprietários de veículos, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em 08 de Abril de 2014.

Deputado **Renzo Braz**

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 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.
Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....
Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.
§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.
§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber numeração especial.
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*
Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.428, DE 2014

(Do Sr. Major Fábio)

Torna obrigatória a utilização de cobertura por lona ou similar nos vagões de trens de carga no transporte de material poluente.

DESPACHO:

APENSE-SE À (AO) PL-3635/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os vagões de trens de carga que transportam qualquer tipo de material que possa causar poluição atmosférica e provocar impactos ambientais nocivos à saúde ao longo do trajeto ferroviário, nas áreas rurais e urbanas, estão obrigados a utilizar cobertura por lona ou similar para acondicionamento específico.

Art. 2º A inobservância dos procedimentos estabelecidos nesta lei sujeita as empresas ferroviárias infratoras à multa de quinhentos reais para cada vagão desprotegido, valor que será cobrado em dobro em caso de reincidência.

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

JUSTIFICAÇÃO

Embora já exista o Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990, que aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigoso, os vagões que transportam minério de ferro e várias outras cargas a granel não são devidamente acondicionados, porque não são considerados perigosos.

Entretanto, o minério de ferro, bem como outros materiais semelhantes, que não apresentam nenhuma proteção especial, acaba produzindo poluição atmosférica aberta de um ou mais agentes contaminantes, como poeira, fumaça ou odor, e em grandes quantidades, prejudicando seres humanos, plantas e animais.

Esse problema atinge principalmente as regiões metropolitanas, onde vivem, convivem e sobrevivem milhares de pessoas recebendo a poluição quase que permanente espalhada pelo vento, provocando irritação nos olhos e nas vias respiratórias dos cidadãos, principalmente das crianças.

O projeto de lei em questão tem como objetivo tornar obrigatória a utilização de material específico, como lona ou plástico, para acondicionamento de vagões de trens de carga no transporte desses materiais, em beneficio a todos os brasileiros que não serão mais afetados pela poluição citada.

Por esse motivo, solicitamos especial apoio aos nobres Pares desta Casa para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 2014

Deputado **MAJOR FÁBIO**
PROS/PB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

DECRETO Nº 98.973, DE 21 DE FEVEREIRO DE 1990

Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , usando das atribuições que lhe confere o art. 84, item IV, da Constituição,
DECRETA:

Art. 1º. Fica aprovado o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, que com este baixa, assinado pelo Ministro dos Transportes.
Parágrafo único. O transporte de produtos perigosos realizado pelas Forças Armadas obedecerá à legislação específica.
Art. 2º. O Ministro de Estado dos Transportes expedirá, por portaria, os atos complementares que se façam necessários para a permanente atualização do regulamento e obtenção de níveis adequados de segurança neste tipo de transporte de carga.
Art. 3º. Este Decreto entra em vigor da data de sua publicação.
Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 21 de fevereiro de 1990; 169º da Independência e 102º da República.

JOSÉ SARNEY
José Reinaldo Carneiro Tavares

PROJETO DE LEI N.º 7.578, DE 2014

(Do Sr. Luiz Carlos Hauly)

Torna obrigatória a instalação de câmera-monitor nos veículos automotores e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-647/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os automóveis, utilitários, camionetas, ônibus, micro-ônibus, caminhonetes, caminhões e caminhões tratores, novos saídos de fábrica, nacionais ou importados a partir de primeiro de janeiro de 2017, deverão estar equipados com dispositivos para visão indireta, dianteira e traseira, inclusive câmera-monitor, que atendam aos requisitos de desempenho e instalação definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito-

CONTRAN.

Art. 2º A não observância do disposto nesta Resolução, sujeitará o infrator à penalidade estabelecida no artigo 230, incisos IX e X do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

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

JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados estatísticos, milhares de pessoas morrem a cada ano por atropelamento em manobras de marcha a ré, pela ausência de visão da área adjacente e traseira por parte do condutor, sobretudo durante o embarque e o desembarque de passageiros.

A presente medida visa a aumentar tanto a segurança do pedestre, quanto do condutor, ao se detectar, no decorrer da manobra, reduzindo o número de acidentes. Esta medida também está sendo implantada em diversos países, como os Estados Unidos da América, como forma de aumentar, sobretudo, a proteção de crianças, idosos e pessoas com deficiência, que são as maiores vítimas desse tipo de acidente. Contamos com a aprovação dos nobres pares para que a presente matéria seja aprovada.

Sala das Sessões, 20 de maio de 2014.

DEPUTADO LUIZ CARLOS HAULY

PSDB-PR

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.643, DE 2014

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Torna obrigatório o uso de câmera de marcha à ré nos automóveis que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-647/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei torna obrigatório o uso de câmera de marcha à ré nos veículos que especifica.

Art. 2º É obrigatório o uso de câmera de marcha à ré nos veículos automotores de transporte de passageiros, do tipo utilitários esportivos, sedãs e picapes.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

O governo dos Estados Unidos aprovou no começo do ano uma lei que prevê que todos os carros e comerciais leves fabricados no país sejam equipados com câmera de ré até 2018. Proposta pelo National Highway Traffic Safety Admistration (NHTSA, instituição norte-americana ligada a assuntos sobre segurança viária), a medida visa diminuir o número de acidentes envolvendo carros em marcha ré. De acordo com o órgão, problemas relacionados à falta de visibilidade traseira provocam cerca de 228 mortes e 17 mil feridos todos os anos nos Estados Unidos.

Quase 100 crianças de um a cinco anos de idade morrem em acidentes deste tipo no país. Depois delas, os idosos aparecem como principais atingidas pelo problema, somando 33% das mortes.

O custo do aparelho no mercado americano é de US$ 203 (cerca de R$460) para os veículos que não contam como equipamento e nem tela no painel. Já os modelos que já contam com tela representariam um gasto de apenas US$ 88 (R$ 180).

Por aqui, a integração da câmera de ré aos itens de série dos carros está longe de ser considerada questão de segurança. O equipamento é ainda uma “regalia”, um facilitador de manobra e não item essencial. “Os assuntos de educação e segurança no trânsito no Brasil estão num patamar muito atrasado em relação aos países europeus e aos EUA. Ainda discutimos a validade do cinto de segurança, enquanto os norte-americanos estão implantando esse projeto de lei, por aqui o comércio dos ‘tunes’ vende cada vez mais aparelhagem de som e video para os carros”, lamenta Marccello Pereyra, consultor da Associação Brasileira de Educação de Trânsito (Abetran) para Projetos de Educação e Segurança no Trânsito.

A opinião é compartilhada pelo professor do curso de Engenharia Mecânica Automobilística da Fundação Educacional Inaciana (FEI), Waldemar Colucci. “Considero muito importante esse projeto de lei norte-americano. Ainda mais porque a câmera de ré é um equipamento que não é caro. Seria ótimo se todos os carros nacionais contassem com esse item de série, especialmente os SUVs, que oferecem pouca visibilidade atrás. Pena que a discussão

ainda não chegou por aqui", diz. Para Bruno Henrique Honorato, analista técnico do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi) o uso de câmera de ré é muito bem-vindo no caso de carros com baixo índice de visibilidade traseira, como sedãs de grande porte e picapes.

Os modelos avaliados pelo centro e equipados com esse equipamento geralmente são classificados com cinco estrelas, a nota máxima concedida pelo órgão. O especialista em trânsito Celso Alves Mariano considera incontestável a relação das câmeras de ré com a segurança de condutores e pedestres, mas acredita que ainda vai demorar um tempo para que o equipamento seja integrado aos veículos nacionais.

Enquanto as câmeras de ré não se tornam itens de série no Brasil, o professor da FEI, Waldemar Colucci, aconselha a investir no equipamento por conta própria. "Acho que vale a pena. Se não puder instalar a câmera, um sensor de ré já ajuda bem. Evita acidentes, danos ao carro e atropelamentos", diz.

Segundo a reportagem, a aplicação da nova norma será gradual, com início em 2016, e abrange todos os carros com peso inferior a 4,5 toneladas. A câmera deverá ser acionada no instante em que o motorista engatar a marcha à ré.

O sistema funciona com uma pequena tela que oferece uma visão de 180º da parte traseira do carro quando a ré é engatada, o que pode prevenir colisões ou atropelamentos.

A vantagem da câmera em relação aos sensores de estacionamento, por exemplo, é a possibilidade de visualizar pessoas ou objetos em movimento a grandes distâncias, o que aumenta a chance de o motorista reagir a tempo de evitar a batida. Ressalte-se que as principais vítimas são crianças, pela dificuldade de serem visualizadas e os idosos, com dificuldade de locomoção.

No Brasil, alguns automóveis vêm com câmeras traseiras como item de série, apenas em suas versões mais caras, geralmente veículos importados ou de luxo. Recentemente, alguns modelos nacionais já vêm com esse item de segurança tão importante.

Especialistas de trânsito no Brasil já consideram incontestável a relação das câmeras de ré com a segurança de condutores e pedestres, embora acreditem que essa não seria uma medida adotada a curto prazo no País.

Mas os especialistas garantem que isso já foi enfrentado em relação ao uso de outros itens, como freios ABS, e que depois os condutores se habituam sem maiores problemas.

Garantem também os especialistas que a câmera de ré não é um equipamento caro.

Com todas essas ponderações, entendemos que embora de grande utilidade para todos os veículos, para melhorar a segurança no trânsito, seria interessante, no momento, começar a obrigatoriedade pelos veículos maiores, que trazem mais riscos de acidentes pela falta de visibilidade.

A câmera de ré traria 100% de visibilidade para a área traseira desses veículos.

Assim, enquanto cresce a discussão na sociedade e empresas montadoras, fábricas e outros, até tornar a câmera de ré um item obrigatório, de série, em todos os veículos, propomos que seja aprovado este Projeto, prevendo que a partir de 2018 todos os veículos de transporte de passageiros, como SUVs (Sport Utility Vehicle), sedãs e picapes, sejam apresentados com a inclusão desse item.

Sala das sessões, em 03 de junho de 2014.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA** – PSB/PE

PROJETO DE LEI N.º 7.699, DE 2014

(Do Sr. Washington Reis)

Altera o art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 158. .....

§ 2º Parte da aprendizagem para primeira habilitação na Categoria “B” será

obrigatoriamente de uma aula realizada durante o período noturno, que é aquele compreendido entre o por do sol e o nascer do sol.” (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, que traz condições para a realização da aprendizagem de novos condutores, foi alterado em 2010 pela Lei nº 12.127 para exigir a realização de parte das aulas de direção em período noturno.

A justificativa para a inclusão dessa exigência seria oferecer aos candidatos à habilitação a experiência necessária para dirigir à noite, atividade que demandaria treino específico, não contemplado pelas aulas diurnas de direção. Com essa medida, esperava-se aumentar os níveis de segurança no trânsito, reduzindo a ocorrência de acidentes e de vítimas.

No entanto, a nova regra não alcançou os resultados pretendidos, pois cotidianamente vemos na imprensa notícias acerca dos elevados índices de acidentes de trânsito registrados nas ruas e avenidas de nossas cidades. Pior do que não trazer os efeitos positivos esperados, a exigência tem apresentado reflexos negativos para a segurança dos candidatos à habilitação, obrigados a cumprir as aulas noturnas de direção nas nossas metrópoles. Não raro, esses candidatos e seus instrutores têm sido vítimas da violência urbana, sofrendo a perda de bens materiais, quando não são agredidos.

Os acidentes de trânsito são causados por motoristas profissionais habilitados há mais de 3 anos. Motoristas imprudentes e negligentes. Os acidentes nas rodovias, na grande maioria, são motoristas profissionais e no perímetro urbano, 75% dos acidentes são causados por motociclistas no período diurno.

Diante dessa situação, achamos por bem propor a alteração do art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para alterar o § 2º do referido dispositivo. A medida não trará prejuízo à segurança do trânsito e, certamente, vai significar maior segurança pessoal para os candidatos à habilitação, particularmente aqueles que moram em grandes centros urbanos.

É sabido que são poucas as cidades brasileiras que oferecem local adequado para o instrutor ensinar os aprendizes a motorista. Como as aulas práticas, bem como os exames práticos são ministrados em via pública. As empresas em momento algum se preocupam em manter nestes locais, fora da sede da empresa, bebedouros de água, banheiros, abrigo contra sol/chuva.

Muitas vezes, os locais estabelecidos pelos órgãos executivos de trânsito, são em locais afastado dos grandes centros, em ruas com pouca sinalização e desprovido de segurança, geralmente ao lado de lixões, córregos, esgotos ou de aterros sanitários.

Isso se dá pelo fato de um ficar jogando a culpa no outro, as empresas alegando que

quem estabelece os locais de aulas e exames é o órgão executivo de trânsito, e que tais locais por ser via pública não poderiam instalar as condições mínimas necessárias para seus instrutores e alunos.

Por outro lado, o órgão executivo de trânsito por sua vez afirma que as empresas ao se cadastrar para este tipo de ramo de negócio, já esta implícito, que além de captação de aprendizes a motorista, elas terão que cumprir a legislação trabalhista, que determina ao empregador a obrigação de fornecer as condições mínimas de trabalho aos seus empregados.

Por isso, conclamo meus pares no sentido da aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2014.

Deputado WASHINGTON REIS

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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.*(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 4º (VETADO)

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.

§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

§ 9º (VETADO)
§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.733, DE 2014

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre ônibus de dois andares.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

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 (CTB) para estabelecer exigências quanto à circulação de ônibus de dois andares (*double-deckers*).

Art. 2º A Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescida do seguinte art. 107-A:

Art. 107-A. Os ônibus de dois andares (*double-deckers*) destinados à condução coletiva de passageiros somente poderão circular mediante autorização específica emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, exigindo-se para tanto:

I – registro como veículo de passageiros;

II – realização de inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Parágrafo único. A velocidade máxima permitida para esses veículos será de oitenta quilômetros por hora.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os ônibus de dois andares, também conhecidos como *double-deckers*, têm sido crescentemente utilizados no transporte de passageiros em fretamentos turísticos de alto padrão e linhas rodoviárias regulares de médias e longas distâncias, particularmente naquelas que oferecem serviços diferenciados (classe executiva ou

leito). A razão da preferência está relacionada, primordialmente, ao maior espaço e ao conforto que esses veículos oferecem aos usuários.

Como qualquer veículo, os ônibus de dois andares sujeitam-se às obrigações do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entre as quais a exigência de cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo e registrador instantâneo inalterado de velocidade e tempo (tacógrafo) como equipamento obrigatório, nos termos do art. 105, incisos I e II. É bem verdade que, no caso do cinto de segurança, o CTB abre exceção para os veículos "destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé", ou seja, em percursos urbanos.

O CTB também se preocupa com a qualificação dos condutores de veículos de grande porte utilizados no transporte de passageiros, para os quais se exige habilitação na categoria "D", o que implica idade acima de 21 anos, aprovação em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco. Além disso, o condutor não pode ter cometido infrações graves ou gravíssimas nem ser reincidente em infrações médias durante os doze meses anteriores à habilitação na referida categoria.

Não obstante o acerto de tais exigências, entendemos que a segurança desses veículos pode ser aprimorada, com a previsão de autorização específica para circulação, condicionada ao registro como veículo de passageiros e à realização de inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Do mesmo modo, julgamos conveniente limitar a velocidade admitida para esses veículos em oitenta quilômetros por hora. Com tais aprimoramentos, esperamos contribuir para que não ocorram acidentes como o que vitimou quinze pessoas pouco antes do Natal, na Rodovia Régis Bittencourt.

Na certeza da importância da iniciativa, esperamos contar com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2014.

Deputado **Carlos Bezerra**

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.
Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros,

deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.
Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.
Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.761, DE 2014

(Do Sr. Hugo Leal)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Os artigos 148 e 152 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

"Art. 148. Os exames de Avaliação Psicológica, de Aptidão Física e Mental e teórico 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. Os exames de direção veicular serão realizados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e aplicado por examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados, pertencentes ao quadro permanente ou credenciados junto ao órgão ou entidade." (NR)

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

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa adequar as redações dos artigos 148 e 152 do Código de Trânsito Brasileiro às necessidades constatadas pela Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito, em reunião realizada em novembro de 2013, em que todos os Estados da Federação asseveraram estar encontrando dificuldades em relação ao insuficiente efetivo de examinadores para atender à crescente demanda de exames de direção veicular em todo o País.

Evidencie-se, por absoluta oportunidade, que o Código de Trânsito Brasileiro não permite que os exames de direção veicular possam ser aplicados por entidades credenciadas, como também fixa o período de condução dos licenciadores, restringindo e limitando o universo de examinadores.

Assim, imprescindível se torna adequarmos a legislação de trânsito às reais necessidades constatadas nos Estados e no Distrito Federal, alicerçados no princípio constitucional da eficiência e, deste modo, permitir dar celeridade ao processo de emissão da Carteira Nacional de Habilitação e, por conseguinte, diminuir a espera do cidadão.

Por entender justa a presente pretensão legislativa, solicito o apoiamento dos meus nobres Pares.

Sala das Sessões, 2 de julho de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ

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 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. 149. (VETADO)

.....

Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante uma comissão integrada por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.

§ 1º Na comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 2º Os militares das Forças Armadas Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor,

ministrado em suas corporações, serão dispensados, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, dos exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 3º O militar interessado instruirá seu requerimento com oficio do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar em que servir, do qual constarão: o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópias das atas dos exames prestados.
§ 4º (VETADO)
Art. 153. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.
Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.800, DE 2014

(Do Sr. Dr. Grilo)

Altera a Lei 9.503 de 2007, Código de Transito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso de equipamento sensor sinalizador veicular anticolisão.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O artigo 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105. .....

.....

VIII – equipamento sensor sinalizador veicular anticolisão.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do primeiro ano após a definição, pelo Contran, das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação, e a partir do quinto ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

§ 8º A exigência estabelecida no inciso VIII não se aplica aos veículos destinados à exportação." (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A violência no trânsito brasileiro aumenta a cada ano, sendo que o número de mortes em acidentes de trânsito com motos no Brasil aumentou 263,5% em 10 anos, segundo dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), criado pelo Ministério da Saúde. Em 2011, foram 11.268 mortes no país, contra 3.100 usuários de motos mortos em 2001.

Assim, o salto no número de vítimas fatais em acidentes com motos é bem maior que o aumento do número de mortos por acidentes de trânsito em geral, que envolve carros, motos, caminhões, ônibus, pedestres. Em 2011, foram 42.425 mortes contra 30.524 registradas em 2001 – alta de 39%.

Não há dúvida de que está em curso no Brasil um processo de conscientização em torno da importância da segurança dos veículos, de forma a reduzir o número de mortos por acidentes de trânsito.

O Código de Transito Brasileiro dispõe que são equipamentos obrigatórios o cinto de segurança, o encosto de cabeça, e o airbag frontal, dentre outros.

Não obstante, é necessário impulsionar o processo rumo à conquista definitiva de um padrão de segurança veicular capaz de reduzir os elevados índices de acidentes de trânsito e suas lamentáveis consequências para a sociedade brasileira.

É o que fazemos por meio da presente iniciativa destinada a alterar a legislação de trânsito para incluir o sensor sinalizador veicular anticolisão como novo item de segurança obrigatório nos veículos automotores.

O sensor sinalizador veicular anticolisão constitui-se de dois dispositivos sensores, sendo um deles para detectar a presença de um corpo humano, e outro para detectar a presença de motocicletas e outros veículos automotores.

O sensor deve ser instalado no espelho retrovisor do veículo, indicando as situações de risco ao condutor do veículo, alertando o condutor sobre a existência de pessoas, motocicletas e veículos nas zonas denominadas “pontos cegos”.

Tal medida visa diminuir o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito que envolvem pedestres e motocicletas. Desta forma, estaremos salvando vidas e contribuindo para que o trânsito no Brasil seja menos violento.

Assim, a presente iniciativa tem por objetivo tornar obrigatória a utilização de sensor sinalizar veicular anticolisão, a fim de reduzir o número de vítimas do trânsito.

Dessa forma, em face do caráter social de que reveste a presente proposta, com o apoio dos Nobres Pares do Congresso Nacional para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 15 de Julho de 2.014.

DR. GRILO
Deputado Federal - Solidariedade/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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica

credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.828, DE 2014

(Da Sra. Marinha Raupp)

Altera a redação do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a concessão da habilitação nas categorias D e E, e dar outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6661/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a concessão da habilitação nas categorias D e E.

Art. 2º O art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 145.....

.....

no mínimo há quatro anos na categoria B, ou no mínimo há dois anos na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D;

no mínimo há três anos na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos vinte e quatro meses;

IV – ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, legislação de trânsito e primeiros socorros, e um mínimo de trinta horas de aula prática, nos termos da normatização do CONTRAN.

§1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.

§ 2º Para a condução de transporte interestadual coletivo de passageiros, o condutor deverá ser habilitado há no mínimo dois anos na categoria D.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A legislação de trânsito em vigor exige, para se habilitar na categoria D, dois anos de experiência como condutor na categoria B ou um ano na categoria C; para se habilitar na categoria D, um ano de experiência na categoria C. Em nosso entender, esses requisitos de tempo de direção ainda são insuficientes para bem formar o motorista de transporte coletivo, e de cargas pesadas.

A falta de experiência dos motoristas de ônibus e caminhões, associada à negligência às normas de trânsito e à imprudência, tem desencadeado ocorrências desastrosas nas rodovias. Isso ocorre porque grande parte desses condutores não possui uma formação compatível com a responsabilidade do transporte de passageiros e de cargas.

Diante dessa realidade, a mudança na legislação se faz necessária. A habilitação para motoristas de transportes coletivos e cargas pesadas deve exigir um tempo suficiente de experiência como condutor e o cumprimento dos parâmetros mínimos a serem regulamentados pelo CONTRAN. Tais mudanças são essenciais para se capacitar condutores mais conscientes de seu papel e de sua responsabilidade no trânsito.

Por essa razão estamos propondo mais tempo de experiência para a habilitação de motoristas nas categorias D e E, além do cumprimento de outras exigências para a condução dos veículos próprios a essas categorias.

Pela importância de nossa proposição, pedimos o apoio dos nobres colegas para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de Julho de 2014.

MARINHA RAUPP
Deputada Federal- Rondônia

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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014)*

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.858, DE 2014

(Do Sr. Geraldo Resende)

Inclui o inciso VIII ao caput do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatório o uso de câmera de marcha à ré em todos os veículos automotores produzidos ou comercializados no Brasil.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-647/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que inclui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com o seguinte inciso VIII:

"Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

.....

VIII – câmera de marcha à ré, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

.....”

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

JUSTIFICAÇÃO

As fábricas de automóveis instaladas em diversos países estão produzindo veículos cada vez mais seguros, confortáveis, e econômicos. As empresas concorrentes têm sempre grande interesse para se destacar no mercado internacional e ampliar suas vendas em todo o mundo. A cada ano, novos equipamentos e acessórios são fabricados, muitos deles tornando-se obrigatórios.

No Brasil, dois desses equipamentos são muito utilizados por donos de veículos e têm praticamente a mesma função. O primeiro e mais barato é um sensor de estacionamento que emite um sinal sonoro repetitivo quando o motorista está dando ré e o carro se aproxima de um obstáculo externo, evitando pequenas batidas ou acidentes. O segundo é uma câmera de TV para marcha à ré, que possibilita ao condutor uma visão externa traseira do veículo tornando a manobra mais segura.

Esse equipamentos mais modernos evitam, além desses pequenos acidentes entre carros e motos, o atropelamento de pedestres. Nesse caso, a possível vítima pode ser uma criança ou um adolescente, os quais se distraem com facilidade, principalmente em locais recreativos e escolas, ou adultos, em horas de grande movimentação urbana em regiões mais populosas.

Antigamente, tanto o sensor de estacionamento quanto a câmera de ré só existiam em carros importados e eram considerados itens de luxo e desnecessários. Com o passar do tempo, o mercado automobilístico e os consumidores começaram a entender a importância desse produto.

Por este motivo, pretendemos apresentar este projeto de lei incluindo um novo inciso no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro tornando obrigatório o uso de câmera de marcha à ré em todos os veículos fabricados e comercializados em todo o Brasil.

Pelas razões expostas, solicitamos especial apoio aos nobres Pares desta Casa para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 05 de agosto de 2014.

Deputado GERALDO RESENDE

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.876, DE 2014

(Do Sr. Edmar Arruda)

Acrescenta os arts. 97-A e 97-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3635/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos arts. 97-A e 97-B, *in verbis*:

"Art. 97-A Excetuando o previsto no artigo anterior, o transporte de qualquer tipo de sólido a granel em vias abertas à circulação pública, em veículos de carroçarias abertas, somente será permitido em veículos com carroçarias de guardas laterais fechadas com revestimento interno pré-configurado à estrutura da carroceria, impedindo a perda de mercadorias pelas frestas e defeitos existentes na carroceria.

§1º As cargas transportadas deverão estar totalmente cobertas por lonas ou dispositivos similares, que deverão cumprir os seguintes requisitos:

I - possibilidade de acionamento manual, mecânico ou automático;

II - estar devidamente ancorados à carroçaria do veículo;

III- cobrir totalmente a carga transportada de forma eficaz e segura;

IV- estar em bom estado de conservação, de forma a evitar o derramamento da carga transportada.

§2º A lona ou dispositivo similar não poderá prejudicar a eficiência dos demais equipamentos obrigatórios.

Art. 97-B O descumprimento deste artigo sujeitará o infrator à aplicação da sanção prevista no art. 230, incisos IX e X, desta Lei."

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

JUSTIFICATIVA

A intenção da Proposição é proteger o transporte de grãos, sal, couro, calcário, adubo, areias, barro, dentre outras mercadorias, impedindo a perda destas mercadorias por conta de pequenos defeitos existentes na carroceria.

De acordo com o Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada –

ESALQ/USP os dados da evolução do agronegócio são os seguintes. O agronegócio nacional seguiu em ritmo positivo nos quatro primeiros meses do ano, e com isso acumulou alta de 1,22% na parcial de 2014. A cadeia da pecuária seguiu na dianteira, somando ganhos de 2,39% a.a.. O agronegócio da agricultura também cresceu, com expansão de 0,70% no mesmo período. Na agricultura, a estimativa de safra para 2014, avaliada até abril, indica expansão média das lavouras de 3,93%. Em preços (já descontada a inflação), houve crescimento de 2,98% na comparação entre os quadrimestres. Com preços e volumes em alta, se destaca o faturamento do algodão, com alta de 35,29%. Em termos de produção, a elevação se deve à maior área cultivada.

As exportações do agronegócio do Brasil alcançaram a cifra recorde de 99,97 bilhões de dólares em 2013, alta de 4,3% em relação a 2012, informou o Ministério da Agricultura em 2013, destacando que a China superou a União Europeia como o principal destino das vendas do setor do país.

As importações do agronegócio cresceram 4%, atingindo 17,06 bilhões de dólares, e o saldo do comércio exterior do setor foi positivo em 82,91 bilhões de dólares. As vendas externas de soja em grão e derivados (farelo e óleo) somaram 30,96 bilhões de dólares, liderando a pauta do setor com 31% das exportações.

Os embarques de soja em grão alcançaram o valor recorde de 22,81 bilhões de dólares, crescimento de 5,36 bilhões de dólares em relação a 2012, segundo o ministério.

A quantidade exportada passou de 32,9 milhões de toneladas para um recorde de 42,8 milhões de toneladas, o que representou 52,5% da safra brasileira 2012/2013.

No embalo do crescimento das exportações de soja, a China, maior importadora global da oleaginosa, ultrapassou pela primeira vez a União Europeia como principal comprador de produtos do agronegócio brasileiro, adquirindo 22,88 bilhões de dólares, alta de 4,91 bilhões de dólares em relação a 2012.

A participação da China nas exportações subiu para 22,9% em 2013, alta de 4,1 pontos percentuais, enquanto a participação da União Europeia caiu de 23,6% em 2012 para 22,1% em 2013.

Outro recorde histórico foi obtido nas vendas externas de milho, que somaram 6,25 bilhões de dólares, crescimento de 18,2% em relação ao ano anterior.

O complexo sucroalcooleiro exportou 13,72 bilhões de dólares em 2013, queda de 8,8%, obtendo a terceira posição dentre os principais setores exportadores do

agronegócio.

Assim, a perda por menor que seja, representa uma grande quantia ao longo de um ano se todo caminhão perder parte da mercadoria por problemas na estrutura de armazenamento/transporte do veículo.

Somando-se a isto, as perdas de grãos no Brasil são enormes, chega-se a quase R$ 3 bilhões de reais a cada safra de acordo com os dados da Confederação Nacional da Agricultura – CNA.

Ademais, existem ainda os acidentes com vitimas, seja por queda de motociclistas ou por “escorregamento” de veículos nas rodovias, devido ao acumulo de grãos nas rodovias e suas margens. O atropelamento de animais e aves silvestres deve ser levado em conta, uma vez que estes se alimentam dos grãos caídos e essa perda representa uma perda para a fauna brasileira. Além disso, o acidente com esses animais causam perda de vidas humanas. E, por fim, a intenção do projeto e diminuir a incidência de pragas e de doenças geradas pela germinação de plantas as margens das rodovias, causadores de pragas, como por exemplo a soja guaxa.

Por todas as razões apresentadas, conta-se com a aprovação da proposta na esperança de que a causa aqui defendida seja também adotada pelos nobres pares.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 2014.

Deputado EDMAR ARRUDA
PSC/PR

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 IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

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

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões

são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.987, DE 2014

(Do Sr. Rogério Peninha Mendonça)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o Juramento do Condutor.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir o Juramento do Condutor, a ser proferido na entrega da Permissão para Dirigir.

Art. 2º O art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte § 6º:

"Art. 148. .....

.....

§ 6º A entrega da Permissão para Dirigir ocorrerá em cerimônia pública, quando o candidato aprovado deverá proferir, diante dos presentes, o Juramento do Condutor, nos termos de regulamentação do CONTRAN." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo disponibilizar mais uma ferramenta para auxiliar na educação e conscientização dos motoristas, condições essenciais para a conquista de um trânsito mais humano e seguro para todos os seus usuários.

Sem criarmos quaisquer despesas para os órgãos públicos, ou mesmo para os condutores ou candidatos em processo de habilitação, nossa proposta institui a realização do "Juramento do Condutor", o qual deverá ser proferido pelos novos condutores habilitados, ao receberem sua Permissão para Dirigir.

Sabemos que a Constituição da República determina que ninguém será obrigado a fazer ou a deixar de fazer algo a não ser em virtude de lei. Por essa razão, este projeto busca instituir para os recém habilitados a obrigação legal de realização do "Juramento do Condutor", cujo texto, forma e demais detalhamentos, remetemos ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, órgão competente para a

regulamentação dos dispositivos do Código de Trânsito.

Ressaltamos que em março de 2010, a Assembléia Geral das Nações Unidas editou uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações pela Segurança no Trânsito. O documento elaborado com base em estudo da Organização Mundial da Saúde – OMS, que contabilizou cerca de 1,3 milhões de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobrevivem com sequelas. Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhões de pessoas morrerão em 2020 e 2,4 milhões em 2030. Nesse período entre 20 e 50 milhões de cidadãos sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a iniciativa é poupar por meio de planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2008.

Certamente a realização do juramento, somada aos cursos já previstos no processo de habilitação, contribuirá para que os novos condutores tenham maior consciência sobre as responsabilidades que envolvem a condução de veículos em vias públicas, especialmente no que se refere à proteção dos demais usuários do trânsito.

Diante do exposto e da importância social da proposta, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 18 de setembro de 2014.

Deputado ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA

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 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. 149. (VETADO)
Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.
Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.050, DE 2014

(Do Sr. Missionário José Olimpio)

Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para regular a identificação de veículos coletivos

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para regular a identificação de veículos coletivos.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte § 9º ao art. 115 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997:

"Art. 115. .....

.....

§ 9º Todos os ônibus destinados ao transporte coletivo deveram ter a sequência alfa-numérica de suas placas reproduzidas em grandes caracteres nas suas partes externas lateral e superior de forma a permitr a sua identificação à distância." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O projeto que apresentamos tem por finalidade estabelecer regras para a identificação de ônibus com grandes caracteres que deverão ser pintados nas partes lateral e superior externas do veículo. Essa simples providência tem o objetivo de permitir que o ônibus seja identificado à distância em caso de sequestro. Dessa forma, fica

extremamente facilitada a correta discriminação do veículo caso seja necessária uma perseguição na qual se utilize aeronaves.

A regulamentação de trânsito já prevê que a identificação seja exibida dentro do veículo, o que facilita a comunicação de emergência com a central de atendimento da polícia durante a ocorrência de algum crime. Entretanto, pintá-la em grandes caracteres no teto, por exemplo, não consta do Código de Transito. Entendemos que essa é uma singela, mas importante providência que ajudará sobremaneira na prevenção e repressão aos delitos que envolvem ônibus.

Na certeza de que a nossa iniciativa se constitui em aperfeiçoamento oportuno e relevante para o ordenamento jurídico federal, esperamos poder contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor de sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2014.

Deputado MISSIONÁRIO JOSÉ OLIMPIO

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 IX

DOS VEÍCULOS

.....

Seção III

Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que

lhes seja facultado transitar nas vias, registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber numeração especial.
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*
§ 8º *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014)*
Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.054, DE 2014

(Do Sr. Guilherme Mussi)

Altera o inciso III e o § 3º do 280 da Lei 9.503, de 23 de janeiro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O artigo 280 da Lei 9.503, de 23 de janeiro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passará a vigorar da seguinte forma:

“Art. 280.....

(...)

III – caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca, modelo, espécie, tipo, cor e outros elementos julgados necessários à sua identificação.

(...)

§ 3º. Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, descrevendo de forma circunstanciada os motivos que o impediram de efetuar a abordagem do veículo e informando os dados

a respeito, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

(...)”

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

JUSTIFICATIVA

Como se sabe, o auto de infração de trânsito é um ato administrativo solene por meio do qual o Estado registra, por escrito, a prática de uma suposta infração.

O referido ato deve obedecer a determinados requisitos, e, por essa razão, o legislador ordinário, no artigo 280 do CTB, prescreveu os elementos essenciais desse ato público de registro de infração de trânsito, dentre os quais se encontram às características do veículo infrator.

Contudo, no tocante a descrição das características do veículo infrator, a atual redação do inciso III do artigo 280, que regulamenta a matéria, exige tão somente como requisito de validade do auto de infração a anotação da placa, marca e espécie, não havendo obrigatoriedade expressa de consignar outros elementos de identificação, tais como modelo, tipo e cor do veículo.

Cumpre destacar que, considerando a quantidade robusta de veículos automotores que hoje circulam no país, a ausência da obrigatoriedade da anotação no auto de infração das demais características do veiculo infrator (modelo, tipo e cor), em especial nas autuações sem abordagem do veículo, acaba muitas vezes, por um equívoco por parte do agente de trânsito quando da anotação da placa do veículo infrator, ou até mesmo pelo não mais incomum fenômeno da clonagem de automóveis, penalizando injustamente um cidadão que nunca esteve com seu veículo no local do suposto cometimento da infração, competindo a este, lançar mão da árdua missão de desconstituir o ato administrativo dotado de presunção de legitimidade, utilizando-se tão somente das poucas informações inerentes ao real veículo infrator descritas no auto de infração.

No que concerne às disposições inscritas no § 3º do artigo 280, que tratam da autuação sem a abordagem do veículo, sugerimos a alteração do dispositivo com o objetivo de torna obrigatório, quando da lavratura do auto de infração “À REVELIA”, a descrição, pelo agente de trânsito em seu auto de infração, dos motivos que o levaram a não abordar o veículo infrator.

Assim, qualquer que seja a infração, em regra, o agente da autoridade de trânsito deve envidar todos os esforços possíveis para abordar o infrator e, desta forma, cientificá-lo de que cometeu um ato ilícito, lavrando em flagrante a correspondente

autuação, e, assim procedendo, zelando pela proteção à vida e à integridade física das pessoas envolvidas, na medida em que estanca a prática delitiva no exato momento em que ela está sendo praticada, ou acabou de ser cometida.

Contudo, a norma prevê a possibilidade de lavratura do auto de infração sem a abordagem direta do infrator pelo agente de trânsito, em duas situações: no caso de evasão do condutor ou por recusa deste na aceitação da infração. Tais situações retratam hipóteses nas quais o agente de trânsito fica impossibilitado de poder abordar diretamente o condutor infrator.

Todavia, a atual redação do § 3º do artigo 280 do CTB não prevê de forma expressa a obrigatoriedade de o agente de trânsito descrever de forma circunstanciada no auto de infração de trânsito os motivos que o impediram de efetuar a abordagem do veículo, lacuna a qual conduz o ato à discricionariedade do agente de trânsito, o que não é admissível, já que tal medida é exceção à regra, razão pela qual se faz necessário a alteração do dispositivo, o que traria transparência e lisura ao ato administrativo.

Na certeza de que a nossa iniciativa se constitui em aperfeiçoamento oportuno e conveniente para o Código de Trânsito Brasileiro, esperamos poder contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor da sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2014.

GUILHERME MUSSI
Deputado Federal – PP/SP

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. 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 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.070, DE 2014

(Do Sr. Mendonça Filho)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6337/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 71-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e altera os arts. 212 e 254 do mesmo diploma legal, para dispor sobre a infração referente ao cruzamento indevido de ferrovias por

veículos e pedestres.

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

"Art. 71-A. Para cruzar via férrea, o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos trens, utilizando sempre as passagens a ele destinadas, se existentes, proibindo-se a travessia nas seguintes circunstâncias:

I – quando o trem, ou outro veículo ferroviário em movimento, estiver em seu campo visual ou de audição;

II – com sinalização de luz e som ativada para indicar a presença de trem;

III – a partir do início do movimento da barra basculante para a posição horizontal, em todo o tempo em que a ela permanecer em tal posição, até o seu retorno à posição vertical, nas passagens em nível dotadas dessa barreira;

IV – sinalização de agente balizador proibindo o cruzamento."

Art. 3º Os arts. 212 e 254 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de cruzar linha férrea, em qualquer das seguintes situações:

I – quando o trem, ou outro veículo ferroviário em movimento, encontrar-se no campo visual ou de audição do condutor;

II – quando a sinalização de luz ou som estiver alarmada, no caso de passagens em nível dotadas dessas proteções ativas;

III – a partir do início do movimento da barra basculante para a posição horizontal, em todo o tempo em que ela permanecer em tal posição, até seu retorno à posição vertical, nas passagens em nível dotadas dessa barreira;

IV – em desobediência à sinalização de agente balizador.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa. (NR)"

.....

"Art. 254. .....

I – permanecer ou andar entre os trilhos ou ao longo de linhas férreas, exceto para cruzá-las onde for permitido;

.....

Infração – média;

Penalidade – multa em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza média.

.....

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem em nível, aérea ou subterrânea;

.....

VII – cruzar vias férreas quando o trem em movimento, ou outro veículo ferroviário,

encontrar-se no seu campo visual ou de audição;

VIII – cruzar vias férreas de passagens em nível, em qualquer das seguintes condições:

a) quando a sinalização de luz ou som estiver ativada, no caso de passagens em nível dotadas dessas proteções ativas;

b) a partir do início do movimento da barra basculante para a posição horizontal em todo o tempo em que ela permanecer em tal posição, até seu retorno à posição vertical, naquelas dotadas de barreira basculante;

c) em desobediência à sinalização de agente balizador.

Infração – média;

Penalidade – multa. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos anos, estamos verificando, de forma positiva, a redução das ocorrências de acidentes ferroviários no Brasil, notadamente quando analisamos o número total de acidentes por milhão de trens. Em 1997, por exemplo, esse índice era de 75,5; reduzindo-se para 32,9 em 2005 e para 12,96 em 2012.

Tais reduções devem-se, principalmente, às melhorias e investimentos realizados pelas concessionárias ferroviárias, entre os quais se podem destacar aqueles relativos a material rodante, via permanente, sistemas de controle de tráfego e campanhas educativas e de conscientização junto à população.

Entretanto, essa redução no índice de acidentes ferroviários não é verificada quando analisamos os abalroamentos e atropelamentos. Essa situação decorre do fato de que a prevenção desse tipo de acidente é ligada ao comportamento dos agentes que interagem com as ferrovias: os pedestres e motoristas.

Diante desse quadro, nosso projeto tem por objetivo aprimorar e acrescentar dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, de forma a prevenir esse tipo de ocorrência, bem como inibir as infrações que as provocam.

Dessa forma, propomos um novo artigo estabelecendo as precauções de segurança que deverão ser tomadas pelos pedestres para o cruzamento de vias férreas, bem como aprimoramos os artigos que se referem às penalidades aplicáveis aos veículos e aos pedestres que desrespeitarem as normas de segurança, de forma a estabelecer uma cultura de prevenção de acidentes nos cruzamentos rodoferroviários.

Por todo o exposto, diante da importância social da proposta, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 5 de novembro de 2014.

MENDONÇA FILHO

DEPUTADO FEDERAL / PE

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 IV

DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

.....

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.

CAPÍTULO V

DO CIDADÃO

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

.....

CAPÍTULO XV

DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença

da autoridade competente;
V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica:
Infração - leve;
Penalidade - multa, em 50% (cinqüenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.138, DE 2014

(Do Sr. Nilson Leitão)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos de idosos e do motorista dos veículos de transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer o cinto de segurança como equipamento obrigatório dos assentos de idosos e do motorista dos veículos de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte §7º:

"Art. 105. .....

.....

§ 7º Os veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé, citados no inciso I do *caput*, deverão possuir cinto de segurança no assento do motorista e nos assentos exclusivos ou preferenciais destinados a idosos." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O inciso I do *caput* do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece a obrigatoriedade do cinto de segurança para todos os veículos, nos termos de regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao

transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé.

Esses veículos, notadamente os ônibus urbanos e semiurbanos, estão, por lei, dispensados da obrigatoriedade desse importante equipamento de segurança, em razão das características e peculiaridades do transporte que realizam. Realmente não seria possível exigir o uso de cinto de segurança por pessoas que viajam em pé, sendo até mesmo perigoso tentar estabelecer qualquer tipo de tentativa nesse sentido.

Tais veículos, entretanto, seja em razão de legislação federal referente às pessoas idosas, seja devido aos regulamentos e normas estabelecidas pelo Poder Público responsável pela prestação dos serviços de transporte de passageiros, possuem, via de regra, assentos destinados a idosos.

Sabemos que, muitas vezes, algumas pessoas idosas não possuem a mesma destreza ou a força física de pessoas mais jovens, tornando-se mais difícil para elas manterem-se estáveis e não se machucarem, em caso de acidentes ou mesmo freadas bruscas do veículo.

Por essa razão, este projeto de lei pretende tornar obrigatório que os assentos exclusivos ou preferenciais destinados a idosos nos veículos de transporte coletivo de passageiros sejam dotados de cinto de segurança, de forma a ampliar a proteção e a segurança dessas pessoas, em geral mais vulneráveis.

A extensão da obrigatoriedade legal desse equipamento de proteção para o motorista desses veículos, embora saibamos que, na prática, quase todos os ônibus já o possuem, decorre da posição frontal ocupada pelo motorista, bem como pelo exercício de seu ofício sempre sentado.

Por todo o exposto, por se tratar de um projeto que visa à melhoria da segurança do trânsito, especificamente para pessoas mais vulneráveis, esperamos vê-lo rapidamente aprovado por nossos colegas Parlamentares.

Sala das Sessões, em 25 de novembro de 2014.

Deputado NILSON LEITÃO

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.177, DE 2014
(Do Senado Federal)

PLS nº 307/08
Ofício nº 1.475/14 (SF)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer dispositivos de proteção contra impactos laterais como componentes de uso obrigatório nos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art.105. .....
.....
VIII – dispositivos de proteção contra impactos laterais.
....." (NR)
Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

Senado Federal, em 2 de dezembro de 2014.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

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 IX

DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 160, DE 2015

(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 tornar obrigatório o uso de cadeirinha no transporte de crianças em micro-ônibus, veículos de transporte escolar e veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta

Art. 1º. Acrescente-se o seguinte dispositivo na Lei nº 9.503, de 1997:

"Art.64 A – É obrigatório o uso de cadeirinhas no transporte de crianças com idade inferior a dez anos de idade, em micro-ônibus, veículos de transporte escolar e veículos de transporte coletivo".

Art. 2º Esta lei entrará em vigor depois de transcorridos 180 dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Estima-se que em todo mundo, a cada ano, morrem 1,2 milhões de pessoas e mais de 50 milhões são feridos, devido aos acidentes de trânsito. Segundo a Organização Mundial de Saúde é esperado que em 2020 os danos dos acidentes de trânsito assumam a 3ª posição como contribuinte global para mortalidade e incapacidade.
A grande maioria destes casos encontra-se nos países mais pobres e esta preocupação com os acidentes deve ser maior ainda quando analisados o número de acidentes envolvendo crianças e suas consequências.

O tamanho pequeno, estrutura física em desenvolvimento, menor tolerância a traumas e tamanho da cabeça também colaboram para que ao sofrer um acidente, a criança tenha uma probabilidade a danos piores quando comparados com adultos.

Segundo o Ministério da Saúde, os acidentes são a principal causa de morte de crianças na faixa etária de 1 a 14 anos, sendo os de trânsito pela maior parcela destes. Ao todo, 5.300 mil crianças morrem por ano e 137 mil são hospitalizadas.

Juntamente com os impactos emocionais e psíquicos que as sequelas causadas pelas lesões podem trazer a uma criança, existe também o impacto econômico. O governo chega a gastar R$ 4 milhões por ano para a reabilitação de crianças lesionadas em acidentes envolvendo veículos automotores.

Estes números mostrados são alarmantes, e necessitam receber maior atenção visando intervenções mais severas. O custo socioeconômico de um acidente, juntamente com as sequelas provenientes dos mesmos, gera um problema grave de saúde pública no Brasil e ainda

há muito a ser feito para que os dados mostrem uma diminuição na quantidade de acidentes e consequências dos mesmos.

Atualmente, o transporte de crianças menores de dez anos é disciplinado pelo art. 64 do nosso Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Diz o referido artigo que "*as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN".*

Em 28 de maio de 2008, o Conselho Nacional de Trânsito expediu a Resolução nº 277 regulamentando mais detalhadamente o transporte de crianças menores de dez anos em veículos automotores. Além de dispor sobre os veículos, a norma também traz modelos de equipamentos considerados como *dispositivos de retenção para crianças.*

Diz a referida Norma:

Art.1° Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

A regulamentação do uso obrigatório de dispositivo de retenção para o transporte de menores de dez anos em veículos veio ratificar uma necessidade que os agentes de trânsito percebiam quando da fiscalização desta situação. Era comum ver pais transportando seus filhos fora das cadeirinhas ou sem utilizar outros dispositivos de retenção.

Apesar dos avanços promovidos por esta Resolução, persiste a sensação de que algo ainda está faltando, uma vez que, ficou de fora dessa exigência os veículos de aluguel (táxi), os de transporte escolar e os demais veículos com peso bruto total (PBT) superior a 3,5t e também os de transporte coletivo (rodoviário).

Nesse contexto, merece destaque os veículos de transporte escolar e coletivo, onde são visíveis as crianças menores de 10 anos muitas vezes em pé dentro do veículo em movimento ou no colo de um adulto.

A maioria da população brasileira, em especial, os mais carentes, utilizam os veículos de transporte coletivo para levarem seus filhos ao médico, na escola, na creche, para visitar seus familiares ou até mesmo para lazer. O fato é que milhares de crianças estão sendo transportadas pelo Brasil afora sem o mínimo de segurança capaz de protegê-las de um eventual acidente ou até mesmo de uma manobra mais brusca.

No Brasil são editadas Resoluções para a regulamentação de lacunas observadas no Código de Trânsito Brasileiro, mas alguns problemas ainda continuam a ser evidenciados, haja vista a questão da mencionada Resolução 277/08 que não contemplou outras categorias de veículos.

Após análise de toda legislação vigente no Brasil a respeito do transporte de crianças nos veículos automotores observa-se esta falha em específico que necessita ser corrigida, visto que

as crianças transitam não apenas em veículos de passeio.

Assim, o PL que ora apresento visa promover adequações na legislação vigente sobre o uso de cadeirinhas com o objetivo de torná-la mais abrangente e eficaz.

Vale ressaltar que, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) a utilização correta da cadeirinha reduz em 70% a possibilidade de morte em acidente.

Por isso, acreditamos que o transporte de crianças em veículos escolares e veículos de transporte coletivo, realizado de forma correta e segura pela sociedade contribuirá para a segurança no trânsito daqueles em visível situação de fragilidade – as crianças.

Como legislador, é preciso estar atento as reais demandas da sociedade e trabalhar no sentido de efetivá-las.

Pela relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 2015.

Deputado Roberto De Lucena

Legislação citada

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:

.....

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

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. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO N.º 277 , DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e
Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;
Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:
Art.1° Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.
§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.
§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.
§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.
Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.
Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 467, DE 2015

(Do Sr. Ricardo Izar)

Altera o Anexo II da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o formato da sinalização semafórica.

DESPACHO:
APENSE-SE AOPL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 4 do Anexo II da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de forma a estabelecer formatos diferentes para os focos luminosos dos semáforos, em função de suas respectivas cores.

Art. 2º O item 4 do Anexo II da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“4 – SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

.....

FORMATO E DIMENSÃO DAS LENTES

Lentes destinadas a	Forma	Dimensões
Movimento veicular	Foco vermelho – Quadrada Foco amarelo – Triangular Foco verde – Circular	Lado 200 ou 300 mm Lado 200 ou 300 mm Diâmetro 200 ou 300 mm
Movimento de Pedestre	Quadrada	Lado 250 ou 300 mm
Faixa Reversível	Quadrada	Lado 300 mm

.....

4.1.1 – CARACTERÍSTICAS

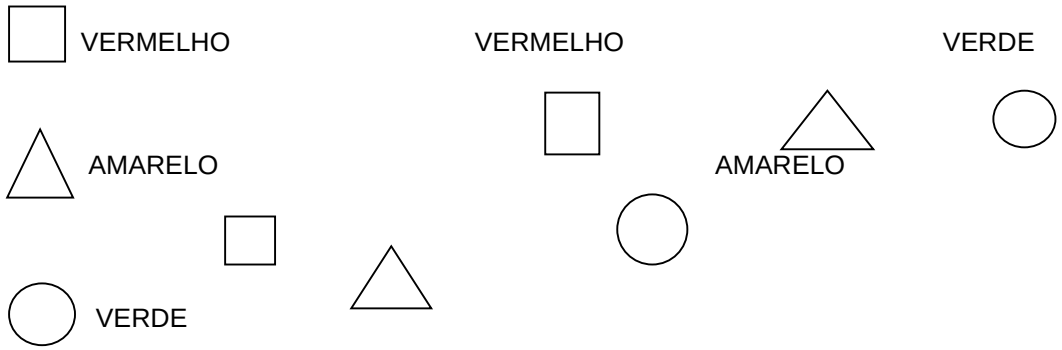
Compõe-se de luzes de cores e formas preestabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo nestes casos serem fixadas horizontalmente.

.....”

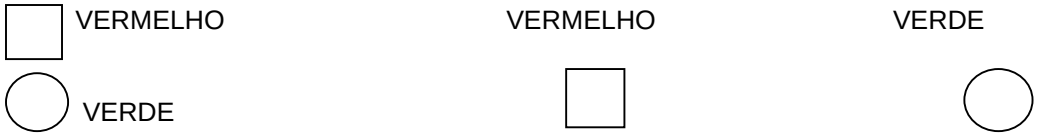
4.1.3 – TIPOS

a) PARA VEÍCULOS:

Compostos de três indicações luminosas dispostas em sequência preestabelecida.



Compostos de duas indicações luminosas dispostas em sequência preestabelecida.



Nesses casos o comando “amarelo” é substituído pelas duas luzes acesas ao mesmo tempo. .....” (NR)

Art. 3º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adequar a sinalização sob sua responsabilidade ao disposto nesta Lei, a partir da data de sua publicação, nos seguintes prazos:

I – um ano, para pelo menos cinquenta por cento dos semáforos sob sua responsabilidade;

II – dois anos, para a totalidade dos semáforos sob sua responsabilidade.

Art. 4º Aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II até a aprovação das alterações propostas, pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais.

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

JUSTIFICAÇÃO

Vivemos na época da acessibilidade. Todas as pessoas portadoras de qualquer deficiência buscam ser incluídas nas atividades da sociedade. O ideal também os daltônicos seria uma adaptação do trânsito para eles, assim como há para tantas outras coisas.

A presente proposição busca reeditar, com algumas alterações, o conteúdo dos Projetos de Lei nº 1.461/2007 e 4.937/2009 também com o objetivo de garantir, para as pessoas portadoras de discromatopsia, popularmente chamadas de **daltônicos**, a plenitude do direito constitucional de ir e vir, bem como o de conduzir veículos com segurança para si e para os demais usuários do trânsito.

Os Projetos mencionados, embora tenham tido seu mérito plenamente reconhecido

pelo relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, acabaram sendo rejeitados em função de um alegado prejuízo na visualização de mensagens de indicação luminosa, a exemplo das setas indicativas que, inseridas na sinalização semafórica, orientam o sentido de tráfego para os veículos, com o foco em formato triangular.

Também foi argumentado que os custos para a troca dos focos dos semáforos seriam muito altos, e que o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – já estaria analisando, por meio da Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente, proposta da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET – que, seguindo padrões europeus, reformularia os parâmetros da avaliação oftalmológica a ser realizada nos candidatos à obtenção e renovação do documento de habilitação, restringindo a exigência de identificação das cores verde, vermelha e amarela para os candidatos à habilitação nas categorias C, D e E. Quanto a esses argumentos, realmente concordamos com o prejuízo na visualização de setas indicativas com o foco no formato triangular, razão pela qual, em nosso projeto, o formato triangular ficou reservado para o foco amarelo, uma vez que esse tipo de mensagem indicativa é sempre colocada nos focos verde e vermelho dos semáforos.

No que concerne ao custo de implantação dos novos formatos, repelimos o argumento de que tais despesas seriam elevadas a ponto de inviabilizar o projeto, na medida em que bastariam ser trocados, ou mesmo adaptados, os focos dos semáforos, sendo aproveitados todos os sistemas elétricos e eletrônicos, os postes e barras de fixação, além dos painéis de aposição dos focos. Além de serem custos mínimos em relação à enorme quantidade de pessoas com essa deficiência que seriam beneficiadas, nosso projeto ainda prevê um razoável período de tempo para que a medida seja implantada pelos órgãos de trânsito competentes.

Sobre o argumento de que o CONTRAN já estaria discutindo a matéria, lembramos que, embora tenha sido editada nova resolução sobre os exames de aptidão física e mental para a renovação ou obtenção do documento de habilitação (Resolução CONTRAN nº 267, de 15 de fevereiro de 2008), não foi alterada a exigência de identificação das três cores para todas as categorias de habilitação. Ademais, como sabemos, cabe ao CONTRAN regulamentar a legislação de trânsito naquilo em que lhe for atribuída a competência pela lei. Não se pode pretender o contrário, ou seja, que a construção de textos legais fique na dependência da edição de normatização

infralegal pelo CONTRAN.

Resgatando a justificação do PL nº 1.461, de 2007, lembramos que a discromatopsia ou daltonismo é um tipo de deficiência visual que consiste na dificuldade ou incapacidade em discriminar alguns tipos de cores, variáveis de acordo com os diversos tipos de daltonismo. Trata-se de uma disfunção transmitida geneticamente, e sua ocorrência é bem mais comum em homens do que em mulheres, em razão destas serem, em geral, apenas portadoras do gene ligado ao daltonismo, sem apresentar sua manifestação.

A obrigatoriedade de que o candidato à habilitação seja capaz de identificar as cores vermelha, amarela e verde, baixada por razões óbvias de segurança, acaba por impedir que alguns daltônicos, especialmente os que não conseguem identificar ou distinguir as cores vermelha, amarela e verde, possam submeter-se aos exames e obter seu documento de habilitação para a condução de veículos automotores. A escolha das citadas cores não se deu ao acaso, e certamente originou-se das cores utilizadas na sinalização semafórica, uma vez que os outros tipos de sinalização podem ser facilmente identificados pelos portadores dos mais variados tipos de daltonismo, e mesmo pelos acromatas, que são as pessoas que enxergam em “preto e branco”.

Com a medida que ora propomos, qual seja a identificação dos focos de semáforos também por figuras geométricas, além das cores, mesmo as pessoas que não conseguem distinguir o vermelho, o amarelo e o verde poderiam conduzir veículos, integrando-se com segurança ao trânsito.

Destacamos que medida semelhante já é adotada nos focos destinados aos pedestres, cujo desenho de pessoa parada ou caminhando já indica a condição de “PARE” ou “SIGA”, sem necessidade de observação da cor.

No âmbito das políticas de acessibilidade, muitas categorias de pessoas portadoras de necessidades especiais têm alcançado importantes avanços na legislação. No caso dos daltônicos, que representam aproximadamente 8% da população, ou seja, quase 15 milhões de brasileiros, até hoje nada foi feito.

Certamente a possibilidade de pleitear a habilitação para a condução de veículos poderá melhorar sensivelmente a qualidade de vida dessas pessoas, contribuindo para sua inserção social e no mercado de trabalho, sem prejuízo da segurança do

tráfego. Por todo o exposto, em função do alcance social da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de fevereiro de 2015.

Deputado **RICARDO IZAR – PSD/SP**

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º 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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação publica e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....

Art. 340. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

Art. 341. Ficam revogadas as Leis nºs 5.108, de 21 de setembro de 1966, 5.693, de 16 de agosto de 1971, 5.820, de 10 de novembro de 1972, 6.124, de 25 de outubro de 1974, 6.308,de 15 de dezembro de 1975, 6.369, de 27 de outubro de 1976, 6.731, de 4 de dezembro de 1979, 7.031, de 20 de setembro de 1982, 7.052, de 02 de dezembro de 1982, 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e os Decretos-lei

nºs 584, de 16 de maio de 1969, 912, de 2 de outubro de 1969, e 2.448, de 21 de julho de 1988.

Brasília, 23 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Iris Rezende
Eliseu Padilha

ANEXO II DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB

.....

4. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema elétrico/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos.

Existem dois (2) grupos:

- a sinalização semafórica de regulamentação;

- a sinalização semafórica de advertência.

Formas e Dimensões

SEMÁFORO DESTINADO A	FORMA DO FOCO	DIMENSÃO DA LENTE
Movimento Veicular	Circular	Diâmetro: 200 mm ou 300 mm
Movimento de Pedestres e Ciclistas	Quadrada	Lado mínimo: 200 mm

4.1. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE REGULAMENTAÇÃO

A sinalização semafórica de regulamentação tem a função de efetuar o controle do trânsito num cruzamento ou seção de via, através de indicações luminosas, alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos e/ou pedestres.

4.1.1. Características

Compõe-se de indicações luminosas de cores preestabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo neste caso ser fixadas horizontalmente.

4.1.2. Cores das Indicações Luminosas

As cores utilizadas são:

a) Para controle de fluxo de pedestres:

- **Vermelha**: indica que os pedestres não podem atravessar.

- **Vermelha Intermitente**: assinala que a fase durante a qual os pedestres podem atravessar está a ponto de terminar. Isto indica que os pedestres não podem começar a cruzar a via e os que tenham iniciado a travessia na fase verde se desloquem o mais breve possível para o local seguro mais próximo.

- **Verde**: assinala que os pedestres podem atravessar.

b) Para controle de fluxo de veículos:

- **Vermelha**: indica obrigatoriedade de parar.

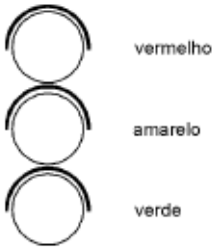
- **Amarela**: indica "atenção", devendo o condutor parar o veículo, salvo se isto resultar em situação de perigo.

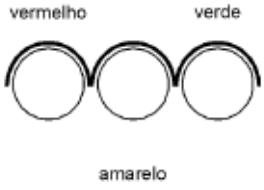
- **Verde**: indica permissão de prosseguir na marcha, podendo o condutor efetuar as operações indicadas pelo sinal luminoso, respeitadas as normas gerais de circulação e conduta.

4.1.3. Tipos

a) Para Veículos:

- **Compostos de três indicações luminosas**, dispostas na seqüência preestabelecida abaixo:





O acendimento das indicações luminosas deve ser na seqüência verde, amarelo, vermelho, retornando ao verde.

Para efeito de segurança recomenda-se o uso de, no mínimo, dois conjuntos de grupos focais por aproximação, ou a utilização de um conjunto de grupo focal composto de dois focos vermelhos, um amarelo e um verde

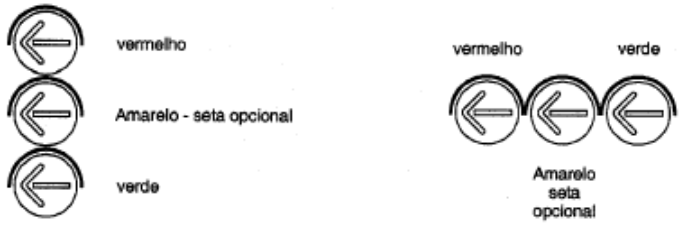
- **Compostos de duas indicações luminosas**, dispostas na seqüência preestabelecida abaixo. Para uso exclusivo em controles de acesso específico, tais como praças de pedágio e balsa.



- **Com símbolos**, que podem estar isolados ou integrando um semáforo de três ou duas indicações luminosas.

Exemplos:

DIREÇÃO CONTROLADA



CONTROLE OU FAIXA REVERSÍVEL



DIREÇÃO LIVRE



b) Para Pedestres

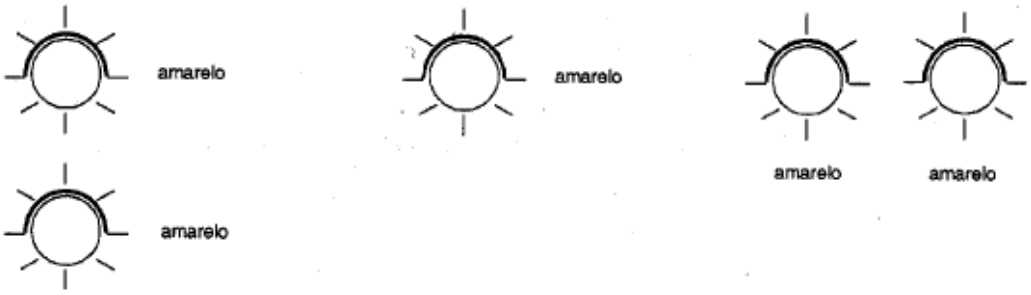


4.2. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE ADVERTÊNCIA

A sinalização semafórica de advertência tem a função de advertir da existência de obstáculo ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar as medidas de precaução compatíveis com a segurança para seguir adiante.

4.2.1. Características

Compõe-se de uma ou duas luzes de cor amarela, cujo funcionamento é intermitente ou piscante alternado, no caso de duas indicações luminosas.



No caso de grupo focal de regulamentação, admite-se o uso isolado da indicação luminosa em amarelo intermitente, em determinados horários e situações específicas. Fica o condutor do veículo obrigado a reduzir a velocidade e respeitar o disposto no Artigo 29, inciso III, alínea C.

5. SINALIZAÇÃO DE OBRAS

A Sinalização de Obras tem como característica a utilização dos sinais e elementos de Sinalização Vertical, Horizontal, Semafórica e de Dispositivos e Sinalização Auxiliares combinados de forma que:

- os usuários da via sejam advertidos sobre a intervenção realizada e possam identificar seu caráter temporário;

- sejam preservadas as condições de segurança e fluidez do trânsito e de acessibilidade;

- os usuário sejam orientados sobre caminhos alternativos;

- sejam isoladas as áreas de trabalho, de forma a evitar a deposição e/ou lançamento de materiais sobre a via.

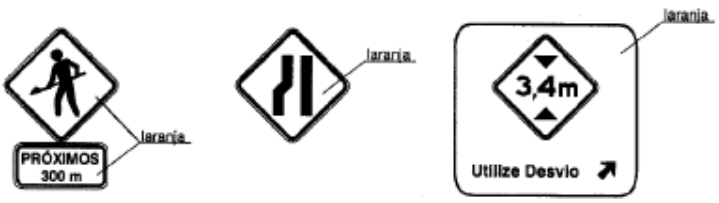
Na sinalização de obras, os elementos que compõem a sinalização vertical de regulamentação, a sinalização horizontal e a sinalização semafórica têm suas características preservadas.

A sinalização vertical de advertência e as placas de orientação de destino adquirem características próprias de cor, sendo adotadas as combinações das cores laranja e preta. Entretanto, mantém as características de forma, dimensões, símbolos e padrões alfanuméricos:

Sinalização vertical de Advertência ou de Indicação	Cor utilizada para Sinalização de Obras
Fundo	Laranja
Símbolo	Preta
Orla	Preta
Tarjas	Preta
Setas	Preta
Letras	Preta

Os dispositivos auxiliares obedecem as cores estabelecidas no capítulo 3 deste Anexo, mantendo as características de forma, dimensões, símbolos e padrões alfanuméricos.

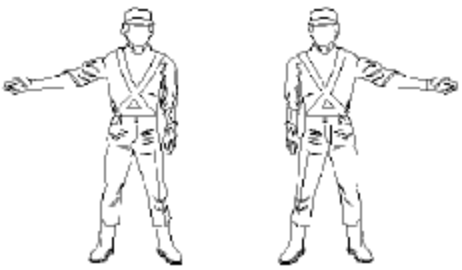
São exemplos de sinalização de obras:

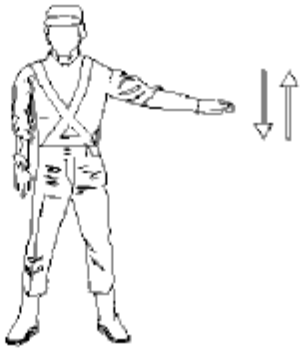
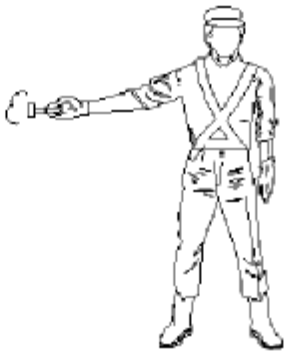


6. GESTOS

a) Gestos de Agentes da Autoridade de Trânsito

As ordens emanadas por gestos de Agentes da Autoridade de Trânsito prevalecem sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito. Os gestos podem ser:

Significado	Sinal
Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.	 Braço levantado verticalmente, com a palma da mão para a frente.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.	 Braços estendidos horizontalmente, com a palma da mão para a frente.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.	 Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para frente, do lado do trânsito a que se destina.

Ordem de diminuição da velocidade.	 Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para baixo, fazendo movimentos verticais.
Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida.	 Braço estendido horizontalmente, agitando uma luz vermelha para um determinado veículo.
Ordem de seguir.	 Braço levantado, com movimento de antebraço da frente para a retaguarda e a palma da mão voltada para trás.

b) Gestos de Condutores

Significado	Sinal
Dobrar à esquerda	
Dobrar à direita	
Diminuir a marcha ou parar	

Obs.: Válido para todos os tipos de veículos.

7. SINAIS SONOROS

Sinais de apito	Significado	Emprego
um silvo breve	siga	liberar o trânsito em direção / sentido indicado pelo agente.
dois silvos breves	pare	indicar parada obrigatória
um silvo longo	diminuir a marcha	quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.

Os sinais sonoros somente devem ser utilizados em conjunto com os gestos dos agentes.

RESOLUÇÃO Nº 267 DE 15 DE FEVEREIRO DE 2008

Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º
e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT e tendo em vista a Deliberação nº 61, de 14 de dezembro de 2007, resolve:

Art. 1º O exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas para realização destes, de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro, bem como os respectivos procedimentos, obedecerão ao disposto nesta Resolução
Art. 2º Caberá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, criar e disciplinar o uso do formulário Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, destinado à coleta de dados dos candidatos à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, renovação, adição e mudança de categoria, bem como determinar aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, a sua utilização.
§ 1º O preenchimento dos formulários com o resultado do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica é de responsabilidade das entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.
§ 2º As informações prestadas pelo candidato são de sua responsabilidade.

Art. 3º Para fins desta Resolução, considera-se candidato a pessoa que se submete ao exame de aptidão física e mental e/ou à avaliação psicológica para a obtenção da ACC, da CNH, renovação, adição ou mudança de categoria.
Parágrafo Único Ficam dispensados da realização dos exames previstos no caput deste artigo, os candidatos que se enquadrem no § 5º do Artigo 148 do CTB.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 584, DE 2015

(Do Sr. Felipe Bornier)

Dá nova redação ao art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para promover a segurança e coibir as infrações penais como sequestro, roubo, contrabando e descaminho, entre outros crimes

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 20 da Lei nº 9.504, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20.....

XII – instalar câmera de monitoramento nos postos de fiscalização para controle de

tráfego e de infrações penais, como sequestro, roubo, contrabando e descaminho, entre outros crimes.

Parágrafo único. As competências previstas no caput do art. 20, operadas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal, quando possível e conveniente à administração pública, comporão sistema integrado aos órgãos de segurança pública das demais unidades da federação.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência nas estradas se tornou um problema para a sociedade e um agravante para os órgãos de segurança pública na criação e execução de suas políticas públicas. O sequestro, o roubo, o contrabando, o descaminho, entre outras infrações penais, são usualmente cometidas nas rodovias, que se tornaram o elo, um instrumento dos criminosos, entre a execução e o desfecho de muitos crimes.

Entre outros, o roubo de cargas é um dos principais crimes cometidos em rodovias. Segundo levantamento da Associação Nacional dos Transportadores de Carga & Logística o número de ocorrências de roubo de cargas em 2013 aumentou 5,5% em relação ao ano anterior, registrando 15,2 mil casos e um prejuízo de R$ 1 bilhão para o setor. Este número é o maior dos últimos dezesseis anos, segundo dados da entidade. A região Sudeste teve o maior registro, com 81,29% dos casos, sendo que os Estados de São Paulo (52,5%) e Rio de Janeiro (23,3%) tiveram mais incidências.

Conforme o Sindicargas, o número de roubos de cargas no Rio de Janeiro aumentou 94,8%, segundo dados comparativos entre novembro de 2013 com o mesmo mês de 2014, divulgados pelo Instituto de Segurança Pública (ISP). Os fatores que mais contribuíram para o crescimento do roubo de carga são a organização do crime, associada à facilidade na receptação do carregamento, a impunidade e penas brandas.

Esses dados alarmantes tem causado um grande prejuízo ao país, aumentando significativamente o custo Brasil. Além disso, há um gasto não computado na pesquisa, como os custos institucionais (processos judiciais e custo de atendimento policial) e custos associados à via e ao ambiente do local do roubo que envolve acidente (danos à propriedade pública e à propriedade privada).

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 05 de março de 2015.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PSD/RJ

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 608, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentando os parágrafos 1º e 2º, para instituir a obrigatoriedade dos equipamentos medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico - radares - mostrar a velocidade registrada na passagem.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Sejam incluídos os parágrafos 1º e 2º no art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação:

“Art. 218. .....

§1º Os medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico – radares, desde que fixos; deverão obrigatoriamente apresentar display digital, onde seja possível visualizar a velocidade registrada no momento da passagem.

§2º Em caso de defeito que ocasione a não exibição da velocidade registrada, o veículo não poderá ser autuado.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, nas rodovias brasileiras, tornou-se comum a presença de um instrumento automático de controle de tráfego, o medidor de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico, mais conhecido como “radar” ou “pardal”. O argumento que embasa sua adoção é irrefutável: aumentar a segurança no trânsito.
Num país, onde os números indicativos de mortos e feridos no trânsito superam os de

vítimas em combate de muitas guerras ao redor do mundo, qualquer iniciativa que vise minorar estas trágicas estatísticas deve ser considerada indispensável e vital.

Ocorre que, muitas vezes, ao se implementar uma solução, acaba-se por criar um problema. No caso dos “radares”, a solução, que é o condicionamento forçado dos motoristas a seguir a velocidade máxima da via, ocasiona um problema, que é a dúvida sobre a calibração do equipamento que mede a velocidade do tráfego e emite multas ao constatar violações.

A impossibilidade de se saber, em tempo real, qual o veredito do equipamento fiscalizador, muitas vezes, provoca angústia nos motoristas e pode levar a injustiças, pois o motorista indevidamente autuado não terá condições de se lembrar da velocidade com a qual efetivamente passou pelo equipamento.

Diferentemente, se no momento do registro, for possível comparar a velocidade apontada pelo equipamento, com a acusada no velocímetro do veículo, o condutor indevidamente autuado poderá tomar providências.

Assim, este Projeto de Lei visa evitar injustiças e dúvidas quanto à atuação dos medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico, defendendo o constitucionalmente consagrado direito do cidadão a obter informações relativas à sua pessoa, conforme preceitua o inciso XXXIII, art. 5º da CF.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que busca assegurar ao cidadão brasileiro, a defesa de seus direitos.

Sala das Sessões, em 5 de março de 2015.

Marcelo Belinati Martins
Deputado Federal (PP/PR)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;
IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;
V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;
VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;
VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;
VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;
IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;
X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;
XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua

utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de

entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000)* ***e*** *(Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010)*

.....
.....

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 630, DE 2015

(Do Sr. Hildo Rocha)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir entre os equipamentos obrigatórios dos veículos o item de segurança que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir barras de proteção antiesmagamento entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105. .....

VIII – barras de proteção antiesmagamento no teto e no assoalho do veículo, segundo especificações e cronograma de implantação estabelecidos pelo CONTRAN.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Quando o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – foi editado, apenas alguns equipamentos tornaram-se obrigatórios para todos os veículos, como cinto de segurança e o encosto de cabeça. Optou-se por delegar ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – a definição dos demais equipamentos que deveriam ser exigidos.

Ao regulamentar a questão, por meio da Resolução nº 14/98, o CONTRAN definiu uma vasta lista de equipamentos obrigatórios. Desde então, o rol desses equipamentos tem aumentado com a incorporação de novos dispositivos de segurança, como freios ABS e Air Bags, frutos da acelerada evolução tecnológica do setor automotivo.

Tornar os carros mais seguros tem sido preocupação constante entre os fabricantes, seja para atender a exigências legais seja como diferencial competitivo dos seus produtos. Em razão disso, tanto nos veículos de luxo quanto nos mais simples, os itens de segurança ativa e passiva têm aumentado.

Houve também nas últimas décadas uma evolução dos projetos automotivos e da tecnologia empregada na fabricação da carroceria, de forma a minimizar os riscos de ferimentos causados pela deformação do habitáculo. Barras de proteção e outros dispositivos estão sendo instalados para garantir que o habitáculo sofra pouca ou nenhuma deformação em caso de acidentes.

Nesse sentido, estamos apresentando este projeto de lei, que obriga, nos veículos comercializados no Brasil, a utilização de barras de proteção antiesmagamento, capazes de proteger os ocupantes em caso de capotamento. Em razão da necessidade de detalhamento técnico, delegamos ao CONTRAN a regulamentação do assunto, inclusive a definição do cronograma de implantação.

Diante do exposto, por tratar-se de proposição que aponta uma solução direcionada ao aumento da segurança dos usuários do trânsito, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 9 de março de 2015.

Deputado HILDO ROCHA

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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 14 DE 06/02/1998

Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do artigo 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 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando o artigo 105, do Código de Trânsito Brasileiro;
Considerando a necessidade de proporcionar às autoridades fiscalizadoras as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização;
Considerando que os veículos automotores, em circulação no território nacional, pertencem a diferentes épocas de produção, necessitando, portanto, de prazos para a completa adequação aos requisitos de segurança exigidos pela legislação;

RESOLVE:

Art. 1º. Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constados pela fiscalização e em condições de funcionamento:
I - nos veículos automotores e ônibus elétricos:
1) pára-choques, dianteiro e traseiro;
2) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
3) espelhos retrovisores, interno e externo;
4) limpador de pára-brisa;
5) lavador de pára-brisa;
6) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
7) faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;

8) luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
9) lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
10) lanternas de freio de cor vermelha;
11) lanternas indicadoras de direção dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
12) lanterna de marcha à ré, de cor branca;
13) retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
14) lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
15) velocímetro;
16) buzina;
17) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
18) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
19) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
20) extintor de incêndio;
21) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19t;
22) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
23) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor à combustão;
24) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
25) macaco, compatível com o peso e carga do veículo;
26) chave de roda;
27) chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
28) lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
29) cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga;
II - para os reboques e semi-reboques:
1) pára-choque traseiro;
2) protetores das rodas traseiras;
3) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
4) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 quilogramas e produzidos a partir de 1997;
5) lanternas de freio, de cor vermelha;
6) iluminação de placa traseira;
7) lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
8) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
9) lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.
III - para os ciclomotores:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4) velocímetro;
5) buzina;
6) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
7) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
IV - para as motonetas, motocicletas e triciclos:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4) lanterna de freio, de cor vermelha;
5) iluminação da placa traseira;
6) indicadores luminosos de mudança de direção dianteiro e traseiro;
7) velocímetro;
8) buzina;
9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, dimensionado para manter a temperatura de sua superfície externa em nível térmico adequado ao uso seguro do veículo pelos ocupantes sob condições normais de utilização e com uso de vestimentas e acessórios indicados no manual do usuário fornecido pelo fabricante, devendo ser complementado por redutores de temperatura nos pontos críticos de calor, a critério do fabricante, conforme exemplificado no Anexo desta Resolução. (Redação dada ao item pela Resolução CONTRAN nº 228, de 02.03.2007).
V - para os quadriciclos:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha na parte traseira;
4) lanterna de freio, de cor vermelha;
5) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
6) iluminação da placa traseira;
7) velocímetro;
8) buzina;
9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor;
11) protetor das rodas traseiras.
(Redação do inciso dada pela Resolução CONTRAN Nº 454 DE 26/09/2013):
VI - nos tratores de rodas, de esteiras e mistos:
1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
3) lanternas de freio, de cor vermelha;
4) lanterna de marcha à ré, de cor branca;
5) alerta sonoro de marcha à ré;
6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
7) iluminação de placa traseira;
8) faixas retrorrefletivas;
9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança (exceto os tratores de esteiras);
10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor;
11) espelhos retrovisores;
12) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
13) buzina;
14) velocímetro e registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo para veículos que desenvolvam velocidade acima de 60 km/h;
15) pisca alerta.
(Revogado pela Resolução CONTRAN Nº 454 DE 26/09/2013, e pela Deliberação CONTRAN Nº 137 DE 07/06/2013):
VII - nos tratores de esteiras:
1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
3) lanternas de freio, de cor vermelha;
4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
5) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
Parágrafo único. Quando a visibilidade interna não permitir, utilizar-se-ão os espelhos retrovisores laterais.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 724, DE 2015

(Do Sr. Giacobo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a obrigatoriedade de emissão de

Boletins Informativos em caso de interdição das rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso IV do art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código Brasileiro de Trânsito, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20 .....

IV – efetuar levantamento, nas rodovias e estradas federais, dos locais de acidente de trânsito e de interdição, decorrente de obras viárias ou por motivo de força maior ou caso fortuito, bem como dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas, se houver; (NR)

....."

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 1997, fica acrescido do seguinte inciso XII e parágrafo único:

"Art. 20 .....

XII – monitorar o fluxo de tráfego nas rodovias e estradas federais, em casos de acidente de trânsito e de interdição, decorrente de obras viárias ou por motivo de força maior ou caso fortuito.

Parágrafo único. A Polícia Rodoviária Federal, em caso de acidente ou de interdição nas rodovias ou estradas federais que acarrete interrupção ou desvio de tráfego, comprometendo a livre circulação de veículos, emitirá boletins informativos à população, a serem transmitidos pelas emissoras de radiodifusão e em sites oficiais do Governo Federal na rede mundial de computadores, na forma do regulamento."

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

JUSTIFICAÇÃO

O alto fluxo de veículos nas rodovias e estradas federais já é uma realidade brasileira, que se faz sentir sobremaneira nos períodos de recessos e feriados prolongados.

Estudos e dados estatísticos tem demonstrado que o comportamento do motorista é o principal fator responsável pelos acidentes de trânsito, em um quadro alarmante de imprudência, negligência e imperícia dos condutores, perante uma malha viária mal conservada, com buracos, sinalização precária, lâminas d'água, falta de acostamento, entre outros.

Assim, deparamos com uma diversidade de condutores circulando pela malha viária federal, entre os quais destacamos os que não dominam com segurança e presteza as regras básicas de trânsito, bem como aqueles, que motivados por uma sociedade moderna pautada pela pressa, não conseguem ter a compreensão e o discernimento de que o problema de fluxo lento e intenso de tráfego não será solucionado por meio de ações de desrespeito às normas de trânsito e às regras básicas de sinalização e circulação.

Neste contexto, a emissão de boletins informativos pela Polícia Rodoviária Federal, em caso de acidente de trânsito ou de interdição que acarrete a interrupção ou desvio do tráfego nas estradas e rodovias federais, faz-se premente e necessária, para evitar congestionamentos e

possíveis conflitos de trânsito, gerados pelo stress emocional vivenciado por nossos condutores diante de tais situações.

A veiculação dos boletins pelas emissoras de radiodifusão configura meio de comunicação célere e eficaz, visto que estas se apresentam como veículo de comunicação de massa, alcançando diferentes classes sociais e perfis de público, o que permite que as informações e orientações sejam divulgadas de forma maciça e imediata.

Assim, o boletim devidamente divulgado se apresentaria como instrumento rotineiro de informação e de orientação, notadamente útil para o cotidiano dos condutores ouvintes, os quais teriam condições de se organizar e de se planejar perante tais situações, adotando inclusive rotas alternativas para se evitar congestionamentos. E, em não sendo possível desviar-se da área comprometida, possibilitaria aos condutores a adoção de direção consciente e defensiva, visto já terem pleno conhecimento da situação existente.

Oportuno informar que o Código Brasileiro de Telecomunicações, instituído pela Lei Federal nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, e suas alterações, estabelece que os serviços de radiocomunicações estão sob a jurisdição da União, que poderá explorá-lo diretamente ou por meio de concessão, autorização ou permissão.

Neste sentido, o Código Brasileiro de Telecomunicações estabelece, na alínea h do art. 38, a obrigatoriedade das emissoras de radiodifusão, em caso de concessão, permissão ou autorização para exploração de tais serviços, de cumprir finalidade informativa, destinando, um mínimo, de 5% (cinco por cento) de seu tempo, para transmissão de serviço noticioso, no qual se inclui o Boletim Informativo.

Diante de todos os motivos expostos, espero contar com o apoio de nossos ilustres Pares para a aprovação do projeto de lei nesta oportunidade apresentado.

Sala de Sessões, em 12 de Março de 2015.

Giacobo
Deputado Federal PR/PR

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
.....

.....

LEI Nº 4.117, DE 27 DE AGOSTO DE 1962

Institui o Código Brasileiro de Telecomunicações.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO V
DOS SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES

.....

Art. 38. Nas concessões, permissões ou autorizações para explorar serviços de radiodifusão, serão observados, além de outros requisitos, os seguintes preceitos e cláusulas: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

a) os administradores ou gerentes que detenham poder de gestão e de representação civil e judicial serão brasileiros natos ou naturalizados há mais de dez anos. Os técnicos encarregados da operação dos equipamentos transmissores serão brasileiros ou estrangeiros com residência exclusiva no País, permitida, porém, em caráter excepcional e com autorização expressa do órgão competente do Poder Executivo, a admissão de especialistas estrangeiros, mediante contrato; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

b) as alterações contratuais ou estatutárias que não impliquem alteração dos objetivos sociais, as cessões de cotas ou ações ou aumento de capital social que não resultem alteração de controle societário e as modificações de quadro diretivo deverão ser informadas ao órgão do Poder Executivo expressamente definido pelo Presidente da República, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da realização do ato; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 12.872, de 24/10/2013)*

c) a alteração de objetivos sociais, a alteração de controle societário das empresas e a transferência da concessão, permissão ou autorização dependem, para sua validade, de prévia anuência do órgão competente do Poder Executivo; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 12.872, de 24/10/2013)*

d) os serviços de informação, divertimento, propaganda e publicidade das empresas de radiodifusão estão subordinadas às finalidades educativas e culturais inerentes à radiodifusão, visando aos superiores interesses do País; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

e) as emissoras de radiodifusão, excluídas as de televisão, são obrigadas a retransmitir, diariamente, das 19 (dezenove) às 20 (vinte) horas, exceto aos sábados, domingos e feriados, o programa oficial de informações dos Poderes da República, ficando reservados 30 (trinta) minutos para divulgação de noticiário preparado pelas duas Casas do Congresso Nacional; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

f) as empresas, não só através da seleção de seu pessoal, mas também das normas de trabalho observadas nas estações emissoras devem criar as condições mais eficazes para que se evite a prática de qualquer das infrações previstas na presente lei; *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

g) a mesma pessoa não poderá participar da administração ou da gerência de mais de uma concessionária, permissionária ou autorizada do mesmo tipo de serviço de radiodifusão, na mesma localidade. *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

h) as emissoras de radiodifusão, inclusive televisão, deverão cumprir sua finalidade informativa, destinando um mínimo de 5% (cinco por cento) de seu tempo para transmissão de serviço noticioso. *(Alínea com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

i) as concessionárias e permissionárias de serviços de radiodifusão deverão apresentar, até o último dia útil de cada ano, ao órgão do Poder Executivo e aos órgãos de registro comercial ou de registro civil de pessoas jurídicas, declaração com a composição de seu capital social, incluindo a nomeação dos brasileiros natos ou naturalizados há mais de dez anos titulares, direta ou indiretamente, de pelo menos setenta por cento do capital total e do capital votante. *(Alínea acrescida pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002)*

§ 1º Não poderá exercer a função de diretor ou gerente de concessionária, permissionária ou autorizada de serviço de radiodifusão quem esteja no gozo de imunidade parlamentar ou de foro especial. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 10.610, de 23/12/2002, transformado em § 1º em virtude do acréscimo do § 2º pela Lei nº 12.872, de 24/10/2013)*

§ 2º Serão nulas de pleno direito as alterações contratuais ou estatutárias, as cessões de cotas ou ações ou aumento de capital social, bem como as modificações de quadro diretivo a que se

refere a alínea *b* do *caput* deste artigo que contrariem qualquer dispositivo regulamentar ou legal ficando as entidades sujeitas às sanções previstas neste Código. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.872, de 24/10/2013)*
Art. 39. As estações de radiodifusão, nos 90 (noventa) dias anteriores às eleições gerais do País ou da circunscrição eleitoral, onde tiverem sede reservarão diariamente 2 (duas) horas à propaganda partidária gratuita, sendo uma delas durante o dia e outra entre 20 (vinte) e 23 (vinte e três) horas e destinadas, sob critério de rigorosa rotatividade, aos diferentes partidos e com proporcionalidade no tempo de acordo com as respectivas legendas no Congresso Nacional e Assembléias Legislativas.
§ 1º Para efeito deste artigo a distribuição dos horários a serem utilizados pelos diversos partidos será fixada pela Justiça Eleitoral, ouvidos os representantes das direções partidárias.
§ 2º Requerida aliança de partidos, a rotatividade prevista no parágrafo anterior será alternada entre os partidos requerentes de alianças diversas.
§ 3º O horário não utilizado por qualquer partido será redistribuído pelos demais, não sendo permitida cessão ou transferência.
§ 4º Caberá à Justiça Eleitoral disciplinar as divergências oriundas da aplicação deste artigo.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 804, DE 2015

(Do Sr. Alberto Fraga)

Altera a redação do § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acrescenta definição no Anexo I do referido Código.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e acrescenta definição ao Anexo I do referido Código.

Art. 2º O § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.280.....
.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por reações químicas e por dados fornecidos, exclusivamente, pelas barreiras eletrônicas, conforme regulamentação do CONTRAN.(NR)"

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

BARREIRA ELETRÔNICA – equipamento eletrônico implantado no passeio ou calçada, utilizado para fins de fiscalização de trânsito, capaz de detectar, exibir e registrar a velocidade com a qual circula um veículo e, no caso dessa velocidade ser acima do limite permitido para a via, fotografar simultaneamente esse veículo, para comprovação da infração cometida.

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

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que a infração poderá ser comprovada, entre outras formas, por aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual, ou eventuais meios tecnologicamente disponíveis.

As chamadas barreiras ou lombadas eletrônicas, fixas, instaladas nas calçadas, já foram um desses meios utilizados. Além de inibir o condutor a trafegar em excesso de velocidade, tinham papel educativo, pois interagiam com os condutores uma vez que avisavam com que velocidade o veículo se encontrava, para, assim, reconduzi-lo a respeitar a velocidade limite da via.

Essas barreiras eletrônicas estão, hoje, infelizmente, praticamente desativadas, substituídas por sensores eletrônicos com câmeras fotográficas instaladas no alto de postes implantados ao longo da via pública.

Todos conhecemos a voracidade desses sensores, em termos arrecadatórios. Com os chamados “pardais”, o número de autuações se multiplicou e a arrecadação de multas aumentou. Assim, são beneficiados não só os Departamentos de Trânsito mas, também, as empresas suas proprietárias, que ganham um percentual sobre as multas arrecadadas. A autuação pelos “pardais” tem propiciado o aparecimento de uma verdadeira indústria de multas e alimentado a ganância das empresas terceirizadas, trazendo sérios problemas.

As autuações pelos “pardais” sempre geraram muita revolta e indignação entre os condutores dos quais são cobradas grandes somas em multas e até o recolhimento de suas habilitações.

Sabemos, por outro lado, que a regulamentação desses equipamentos eletrônicos deixa a desejar. Ninguém garante, por exemplo, se, ao menos, eles estão sendo aferidos regularmente pelo INMETRO. Com as barreiras eletrônicas, a situação é outra. Elas exibem a velocidade do veículo, de forma que o próprio motorista pode conferir se a velocidade exibida é a correta e, por conseguinte, se o equipamento está aferido.

Em vista desses fatos, que vêm perdurando sem uma solução honesta e correta, apresentamos o presente projeto de lei, alterando a disposição do Código de Trânsito quanto ao uso de equipamentos eletrônicos na fiscalização de trânsito. Estamos sugerindo que ela seja feita apenas pelas barreiras e não mais pelos “pardais”. Por não educar os condutores, esses equipamentos nunca resolverão os problemas de trânsito. Diante disso, propomos o retorno das barreiras eletrônicas e a exclusão dos

“pardais” da fiscalização eletrônica de trânsito.

Pela importância desta proposição esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, 18 de março de 2015

Deputado Alberto Fraga

DEM/DF

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. 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 21/1/1998)

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:
ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.
BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.
BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.
CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.
CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.
CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.
CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).
CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.
CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.
CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.
CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.
CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.
ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
ESTRADA - via rural não pavimentada.
ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.
FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.
FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.
FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.
GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.
ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.
INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.
INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.
LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.
LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.
LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.
LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.
LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.
LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.
LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.
MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.
MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.
MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.
MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.
ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.
PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.
PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.
PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.
PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.
PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.
PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.
PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por

elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.
PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.
REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.
RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.
RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.
RODOVIA - via rural pavimentada.
SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.
TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.
TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.
TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.
TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.
ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.
UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.
VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.
VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.
VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor

e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.
VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
VIA RURAL - estradas e rodovias.
VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.
VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO
(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 920, DE 2015

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera o caput do art. 218 e acrescenta dispositivo ao artigo 280 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:" (NR)

Art. 2º O artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

"Art. 280. .....

§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

§ 6º Na hipótese da caracterização da infração prevista no artigo 218 deste Código, for através do cálculo da velocidade média, considerar-se-á como local do cometimento da infração o local do término do percurso controlado."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição foi inicialmente apresentada pelo então deputado Edinho Araújo (PMDB-SP) no ano de 2012 e tem como objetivo permitir a aferição da velocidade de trânsito de veículos em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

Aprovado na Comissão de Viação e Transportes – CVT com emenda do nobre deputado Mauro Lopes, o projeto seguiu para análise da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, onde fui designado como relator.

Encerrada a legislatura, a proposta foi arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Iniciada a nova Legislatura e com a designação do nobre autor para fazer parte da equipe ministerial da presidenta Dilma Rousseff, a proposta não pode ser desarquivada, uma vez que o excelentíssimo ministro fica impedido de apresentar o requerimento de desarquivamento de suas propostas.

O nobre autor justifica sua proposta nos seguintes termos:

"A Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, oportunidade em que os Estados deverão esgotar seus esforços no sentido de diminuir significativamente o número de vítimas de acidentes de trânsito e, consequentemente, o número de mortes.
Evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o excesso de velocidade é uma das infrações que possui – simultaneamente – duas características determinantes para uma violenta redução da segurança viária: potencializa o risco do acidente e também potencializa sua gravidade.
A infração de excesso de velocidade é matriz geradora de outras infrações de trânsito, pois o

condutor que excede a velocidade máxima estabelecida para a via raramente não comete outras infrações de circulação que também rebaixam o nível da segurança do trânsito como, por exemplo, deixar de guardar distância frontal de segurança entre o seu veículo e os demais. Da mesma forma está comprovado que, quanto maior é a dispersão das velocidades entre os veículos circulando numa mesma corrente de tráfego, maior é o risco de acidentes.
Embora seja de difícil determinação e quantificação - em razão da complexidade do fenômeno e à diversidade de situações possíveis -, existem estudos que indicam que, mantendo inalterados outros fatores influentes, reduções de 1 km/h nas velocidades médias praticadas podem resultar em diminuições na ordem de 3% na frequência de acidentes e de 5% no número de mortos e vítimas graves.
O presente Projeto de Lei tem o escopo de ampliar as possibilidades de controle, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da "velocidade média", ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.
Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.
Uma alteração legislativa neste sentido incrementará a eficiência e a eficácia da fiscalização do excesso de velocidade, o que contribuirá significativamente para a redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.
Esta medida também infletirá diretamente na mudança comportamental do motorista, pois a sensação de ter sua velocidade desenvolvida fiscalizada pontualmente e também por trechos produzirá um maior sentido de responsabilidade, aumentando a "probabilidade percebida", ou seja, a percepção de que poderá sofrer punições, que é o que de fato influencia inicialmente a credibilidade das normas legais.
A possibilidade jurídica da fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da "velocidade média" já é realidade nos países da União Europeia como, exemplificativamente, Itália e Portugal (artigos 141 e 142 do *Códice Della Strada*; e artigos 27, 28, 145 e 146 do *Código da Estrada*, respectivamente).

É sabido que o tema "fiscalização de excesso de velocidade" é sempre um tópico polêmico, ainda mais quando se propõe a implantação de uma nova sistemática de fiscalização. Na Europa não foi diferente.

Porém, o fato é que experiências internacionais comprovaram que a efetividade desta metodologia é um sucesso.
Exemplo emblemático do impacto da redução de acidentes de trânsito é o da Itália. Em 2004 foi desenvolvido pela *Autostrade per l'Italia* um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Tal sistema – que é integralmente gerido pela *Polizia Stradale* – foi denominado *Safety Tutor*.
Este sistema detecta a velocidade média desenvolvida pelo veículo em trechos de extensão variada conforme as características da via.
Os resultados obtidos naquele País são impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, redução de 19% do total de acidentes nas rodovias italianas (http://www.autostrade.it/assistenza-al-traffico/tutor.html, acessado em 14 de setembro de 2011).
Segundo a *Polizia Stradale* os resultados favoráveis deram continuidade pois, quase três anos de seu uso, o sistema foi responsável pela redução de 50% do número de mortes nas rodovias (http://www.poliziadistato.it/articolo/11176/, acessado em 14 de setembro de 2011). Atualmente o *Safety Tutor* é utilizado em larga escala nas rodovias, mas também é utilizado em alguns trechos urbanos.
Assim, se aplicado no Brasil e considerando os índices conquistados nos países acima referidos (com uma média de 50% de redução), poderíamos "salvar" 20.305 vidas, já que em

um levantamento divulgado pelo Ministério da Saúde, em 04 de novembro de 2011, elaborado com base em dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), o Brasil registrou no ano passado 40.610 vítimas fatais no trânsito, um aumento de quase 25% em relação ao registrado nove anos antes, em 2002, quando 32.753 morreram.

Desta forma, da análise de experiências internacionais – incluindo aí seus erros e acertos, além de sua conformação à realidade brasileira – sobre políticas de inovação com o intento de sugerir propostas que tenham impacto para a gestão pública contemporânea de um trânsito mais seguro, são especialmente importantes como ensinamento para a formulação legislativa efetivamente adequada aos nossos valores e cenários visando – numa perspectiva realista - reduzir os dramas sociais e econômicos produzidos pelos acidentes de trânsito em nossa Nação.

O presente Projeto tem a finalidade de auxiliar no início de um círculo virtuoso na vida de nossa Instituição Republicana para o oferecimento de um trânsito mais seguro aos nossos concidadãos.

Pela importância social da futura norma, esperamos o acatamento dos nobres pares.

Diante do exposto, optamos por reapresentar a porposta, com as devidas alterações promovidas pela Comissão de Viação e Transporte – CVT, esperando contar com o apoio dos nobres pares para que possamos aprovar a matéria;

Sala das Sessões, 25 de março de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 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 21/1/1998)*

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 17, de 1989

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos Deputados

A CÂMARA DOS DEPUTADOS, considerando a necessidade de adaptar o seu funcionamento e processo legislativo próprio à Constituição Federal,

RESOLVE:

Art. 1º O Regimento Interno da Câmara dos Deputados passa a vigorar na conformidade do texto anexo.
Art. 2º Dentro de um ano a contar da promulgação desta resolução, a Mesa elaborará e submeterá à aprovação do Plenário o projeto de Regulamento Interno das Comissões e a alteração dos Regulamentos Administrativo e de Pessoal, para ajustá-los às diretrizes estabelecidas no Regimento.
Parágrafo único. Ficam mantidas as normas administrativas em vigor, no que não contrarie o anexo Regimento, e convalidados os atos praticados pela Mesa no período de 1º de fevereiro de 1987, data da instalação da Assembléia Nacional Constituinte, até o início da vigência desta resolução.
Art. 3º A Mesa apresentará projeto de resolução sobre o Código de Ética e Decoro Parlamentar. *(Vide Resolução nº 25, de 2001)*
Art. 4º Ficam mantidas, até o final da sessão legislativa em curso, com seus atuais Presidente e Vice-Presidentes, as Comissões Permanentes criadas e organizadas na forma da Resolução nº 5, de 1989, que terão competência em relação às matérias das Comissões que lhes sejam correspondentes ou com as quais tenham maior afinidade, conforme discriminação constante do texto regimental anexo (art. 32). *(Vide Resolução nº 20, de 2004)*
§ 1º Somente serão apreciadas conclusivamente pelas Comissões, na conformidade do art. 24, II, do novo Regimento, as proposições distribuídas a partir do início da vigência desta Resolução.
§ 2º Excetuam-se do prescrito no parágrafo anterior os projetos em trâmite na Casa, pertinentes ao cumprimento dos arts. 50 e 59 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, em relação aos quais o Presidente da Câmara abrirá o prazo de cinco sessões para a apresentação de emendas nas Comissões incumbidas de examinar o mérito das referidas proposições.
Art. 5º Ficam mantidas, até o final da legislatura em curso, as lideranças constituídas, na forma das disposições regimentais anteriores, até a data da promulgação do Regimento Interno.
Art. 6º Até 15 de março de 1990, constitui a Maioria a legenda ou composição partidária integrada pelo maior número de representantes, considerando-se Minoria a representação imediatamente inferior.
Art. 7º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 8º Revogam-se a Resolução nº 30, de 1972, suas alterações e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1989. - *Paes de Andrade,* Presidente.

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 subseqüente, 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 1.002, DE 2015

(Do Sr. Fabiano Horta)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar o cadastro positivo de condutores de veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

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 criar o cadastro positivo de condutores de veículos automotores.

Art. 2º O art. 19 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXX:

"Art. 19. .....
.....
XXX – criar e atualizar cadastro positivo de condutores de veículos automotores, de âmbito nacional, onde constarão os dados dos condutores que não cometeram infração de trânsito de qualquer natureza nos últimos doze meses, conforme regulamentação do CONTRAN*;*
..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Milhares de multas são aplicadas no Brasil todos os anos, em decorrência de infração à norma de trânsito. Sabe-se que parte dessas multas decorre da desatenção do motorista na condução do veículo, mas a esmagadora maioria refere-se à imprudência

ao volante.

O Código de Trânsito Brasileiro é bastante severo com relação aos condutores que cometem infrações, mas não há instrumentos em seu texto que permita premiar aqueles que dirigem com mais cautela.

Por isso, entendemos que a criação de um cadastro que contemple aqueles que não cometem infração de trânsito, em determinado espaço de tempo, é um instrumento que pode estimular atitudes mais responsáveis na condução dos veículos automotores.

Diante disso, o projeto de lei que apresentamos tem o objetivo de criar um cadastro positivo de condutores de veículos automotores, que possa ser utilizado pelos prestadores de serviço do setor para embasar decisões com relação ao preço a ser aplicado na contratação de seguro de automóvel ou qualquer outro produto que leve em consideração o comportamento do condutor do veículo.

Deixamos para o CONTRAN a regulamentação da matéria, em razão da necessidade de detalhamento que o assunto requer, inclusive com a determinação das atividades e do fluxo de informações que deverão alimentar o cadastro.

Ademais, a possiblidade de ganhos financeiros poderá estimular os motoristas brasileiros a guiar o seu veículo de forma mais cautelosa, com impactos importantes para o aumento da segurança do trânsito em nosso País.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2015.

Deputado FABIANO HORTA

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes ¿a segurança do trânsito;
V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;
X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;
XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo COTRAN;
XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação nos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.
§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.
§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.
§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.
Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.006, DE 2015

(Do Sr. Takayama)

Estabelece a obrigatoriedade de que todo o transporte escolar no território nacional seja feito mediante a utilização individual de cinto de segurança ou sistema de retenção e de segurança equivalente que garanta a integridade física do transportado, nos termos que determina.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2582/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1 O transporte escolar de menores no Brasil será feito obrigatoriamente com o uso individual de cinto de segurança ou sistema de retenção e de segurança equivalente que garanta a integridade física do transportado.

§1º. Dispositivo de segurança e de retenção é o conjunto de elementos que contêm combinação de tiras e fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e em certos casos dispositivo como: cintos de segurança, berço portátil porta bebê, cadeirinha auxiliar ou proteção antichoque que devem ser afixadas junto ao veículo, mediante a utilização de cintos de segurança ou equipamentos apropriados e instalados pelos fabricantes dos veículos com a finalidade de promover a segurança, e demais equipamentos de segurança que tenham a finalidade de preservar a integridade física do transportado.

Art. 2 Fica terminantemente proibido o transporte escolar de crianças e adolescentes sem o uso dos equipamentos mencionados no §1, art. 1, e demais exigências que vierem a ser fixadas pelo CONTRAN ao particular.

Art. 3 Todas as exigências do CONTRAN estabelecidas, por seus mecanismos de regulamentação, para aplicação de regulamentação do transporte particular ficam estendidas aos transportes escolares.

Art. 4 O não cumprimento do disposto nesta lei sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 168 do CTB, e, acarretará, ainda, na perda do direito de exercer o transporte escolar pelo prazo de 5 (cinco) anos.

Art.5 Fixa-se o prazo de seis meses da data de publicação desta lei para que os proprietários dos veículos que venham a necessitar se adaptem as regras e cumpram as exigências aqui fixadas.

Art. 6 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A segurança de nossas crianças e adolescentes não pode ficar a mercê

de atos discricionários do particular, urge a necessidade vincular as regulamentações feitas pelo CONTRAN para a utilização dos equipamentos de segurança no âmbito do transporte escolar.

Cite-se que a Resolução do CONTRAN n.º 77 de 28 de maio de 2008, §3, em seu art. 1 excluiu as exigências do serviço de retenção, ou seja, o uso das cadeirinhas adaptáveis e cintos de segurança, no transporte de crianças com idade de até sete anos e meio de idade, não se aplicando também para veículos coletivos e aos de aluguel, a saber:

"Art.1.....

§3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com ate sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos transportes autônomos de passageiro (taxi), aos ***veículos escolares*** *e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t."(grifou-se)*

Não é admissível que os veículos escolares sejam desobrigados do cumprimento da regra da "cadeirinha", isso pelo fato de que tais transportes estão intimamente vinculados à segurança dos infantes, e a própria rotina de vida destes.

A norma deve ser cogente no que se trata ao cumprimento de regras tão relevantes e que tem efeito de salvar tantas vidas, sendo necessário que se torne tais regras como legislação devidamente fixada, e pela via legal adequada.

A infeliz realidade é que muitos que efetuam os transportes escolares de crianças e de adolescente não o fazem da forma adequada, razão pela qual necessária se faz aprovação desta lei.

As crianças possuem uma compleição física delicada sendo que os mecanismos de adaptação de altura, para o uso do cinto de segurança mecanismos de segurança são justamente projetados para segurar os organismos dos infantes nos locais mais resistentes minimizando assim ferimentos e o óbito.

A realidade é que os dispositivos de segurança visam reduzir o risco dos usuários em cada de desaceleração repentina de veículos, limitando o deslocamento do corpo dos adolescentes e das crianças.

Desta feita, é extremamente relevante à criação de tal regra agregará

maior segurança aos transportes escolares.

Busca-se com a presente medida assegurar o bem estar da população e a melhoria dos serviços prestados pelo transporte escolar no Brasil como mecanismo para a minoração dos riscos de acidentes junto ao transportes escolar.

Sala das Comissões, em 31 de março de 2015.

Deputado **HIDEKAZU TAKAYAMA**

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:
Infração - leve;
Penalidade - multa.

.....

.....

RESOLUÇÃO N.º 277 , DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art.1° Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao

usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.018, DE 2015

(Do Sr. Adelson Barreto)

Torna obrigatório a identificação da placa do veículo nos capacetes de motociclistas e dos respectivos caronas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Torna-se obrigatório o uso de identificação adesiva visível da placa do veículo nos capacetes dos motociclistas e de seus respectivos caronas.

Parágrafo Único - Fica vedado o uso de capacete cujo número estampado de placa esteja em desacordo com a placa do veículo utilizado.

Art. 2º - A estampa da placa da motocicleta deverá ser gravada no tamanho original da placa do veículo, em material refletivo.

Art. 3º - A pena pelo descumprimento desta lei será regulamentada em lei.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor em 90 dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O volume de veículos do tipo motocicleta, trafegando nas ruas, vem conquistando índices cada vez maiores, e também o de delinquentes que fazem uso de motocicletas para a prática de crimes.

Sabendo-se que o condutor de quaisquer veículos tem a responsabilidade sobre o

passageiro que conduz, no caso das motocicletas não pode ser diferente. Portanto, o mesmo deverá providenciar um capacete com as mesmas características, utilizado pelo carona.

Pelo exposto, pelo a apoio do meus nobres pares para a aprovação desta lei.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2015.

Deputado **ADELSON BARRETO**
PTB/SE

PROJETO DE LEI N.º 1.074, DE 2015

(Do Sr. Baleia Rossi)

Revoga dispositivo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a placa de identificação dos veículos de duas ou três rodas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-659/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei revoga o §6º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a instalação de placa dianteira nos veículos de duas ou três rodas.

Art. 2º Revoga-se o §6º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997.

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

JUSTIFICAÇÃO

O número de motocicletas, motonetas e ciclomotores em circulação no Brasil tem crescido de maneira extraordinária nos últimos tempos, principalmente entre a população de renda mais baixa. Preço e condições de pagamento acessíveis, a economia proporcionada em razão do baixo consumo de combustível, aliados à agilidade desse veículo no trânsito, justifica a escolha dessa parcela da população. Nas grandes cidades elas são empregadas cada vez mais no serviço de entrega de encomendas, constituindo uma categoria que específica de usuários, a dos motoboys, que também cresce de maneira exponencial.

Não obstante a constatação de que a esmagadora maioria dos usuários de veículos de duas rodas são cidadãos de bem, um problema começa a preocupar as autoridades e a população em geral: a utilização cada vez maior de motocicletas em assaltos, homicídios e até em chacinas.

A verdade é que esse tipo de ocorrência tem crescido juntamente com o aumento das vendas de motos, pois os bandidos se aproveitam da obrigatoriedade do uso dos capacetes para cometer os crimes sem serem identificados.

Diante disso, entendemos que a exigência da placa dianteira para esses veículos poderá contribuir para a redução desses crimes, uma vez que o veículo poderá ser identificado também pela parte da frente, tanto por eventuais testemunhas quanto por câmeras de segurança.

Por fim, estamos dando o prazo de cento e oitenta dias para que os proprietários dos veículos atingidos pela medida possam se adequar à nova legislação.

Estou convencido que esses motivos sensibilizarão este Parlamento a aprovar esta proposta de minha autoria, que muito poderá contribuir para a melhoria da segurança pública.

Sala das Sessões, em 08 de abril de 2015.

Deputado BALEIA ROSSI

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.
§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015)*
§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015)*
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*
§ 8º *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014) (VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.085, DE 2015

(Do Sr. Roberto Britto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a condução de motocicletas nas rodovias.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

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, mediante o acréscimo do art. 56-A, para dispor sobre a condução de motocicletas nas rodovias.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 56-A na Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 56-A. É proibida ao condutor de motocicletas a passagem entre veículos de filas adjacentes nas rodovias."

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

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de todos os esforços do Poder Legislativo federal em aprimorar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visando à diminuição dos acidentes de trânsito, as estatísticas de tais ocorrências mantêm-se em patamares elevados, inaceitáveis para qualquer nação civilizada.

De acordo com dados do Mapa da Violência 2014, "na última década, de 2002 a 2012, o número de mortes no transporte passou de 33.288 para 46.051, o que representa um aumento de 38,4%. As taxas, considerando o aumento da população, também cresceram 24,5% entre 2002 e 2012." A par desse aumento, chama atenção a composição diferenciada desses acidentes. Segundo os registros do Sistema de Informações da Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, os óbitos de motociclistas passaram de 1.421 mortes no ano 1996 para 16.223 em 2012, perfazendo incremento da ordem de 1.041%, mais que decuplicando os números iniciais. Desde 2008, observa-se o crescimento sistemático de 15% ao ano dos acidentes com motos.

Esse cenário trágico se alicerça no crescimento da participação da motocicleta na frota veicular em circulação, que passou a ser usada como um dos principais meios de transporte no Brasil. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 1970 a motocicleta era item de baixa representatividade: no total de 2,6 milhões de veículos, contavam-se 62.459 unidades registradas, ou 2,4% do total. No ano 2000, tínhamos 4,0 milhões de motocicletas registradas, o que já representava 13,6% do parque veicular. Em 2012, contavam-se 19,9 milhões, representando 26,2% do total nacional de veículos registrados.

Além de ceifar vidas insubstituíveis, os acidentes com motos estão formando um contingente significativo de jovens mutilados, que passam a depender do benefício da prestação continuada para sobreviver, pressionando o orçamento do Ministério da Previdência.

Com o objetivo de contribuir para a redução da estatística perversa de motociclistas acidentados, ofereço o presente projeto de lei, proibindo a circulação de motocicletas entre filas adjacentes de veículos nas rodovias. Nessas vias, caso não exista sinalização regulamentadora, o CTB admite a velocidade máxima de 110 quilômetros por hora (vide art. 61, II, 1), que implica em alto potencial de acidentalidade para os deslocamentos no chamado corredor de veículos. Trata-se, portanto, de mais uma ferramenta em prol da preservação da integridade dos motociclistas, a qual merece apoio inconteste dos nossos Pares.

Diante da importância e alcance social da medida, contamos com a aprovação da medida.

Sala das Sessões, em 9 de abril de 2015.

Deputado ROBERTO BRITTO

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. 56. (VETADO)
Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.
Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.
.....

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 1.178, DE 2015

(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a lei nº 9503 de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta lei altera a lei nº 9503 de 1997 versando sobre a competência da polícia militar no policiamento ostensivo de trânsito.
Art. 2º A lei nº 9503 de 1997 passa a vigorar com a seguinte alteração.
"Art. 23-A As Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, no exercício da sua competência constitucional de Polícia Ostensiva e de Preservação da Ordem Pública, integram o sistema nacional de trânsito com as seguintes atribuições:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito;

II – exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;

IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências relativos aos acidentes de trânsito;

V - coletar e tabular os dados estatísticos de acidentes de trânsito;

VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

VII - articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito

no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva unidade da Federação;

VIII – elaborar o auto de infração de trânsito e encaminhar ao órgão com competência circunscricional sobre a via.

IX – exercer outras atribuições mediante convênio com o respectivo órgão do sistema nacional de trânsito.

Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito urbano e rodoviário estadual serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de suas frações, exigindo-se de seus integrantes formação técnica adequada."

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se o art. 23 da lei nº 9503 de 1997.

JUSTIFICATIVA

Este projeto tem com fundamento o artigo editado pelo então Tenente Coronel PMSC Marlon Jorge Teza, que foi fruto de estudo proveniente de monografia apresentada por esse articulista ao final do **CEPGESP – CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM POLÍTICAS E GESTÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA** – da Brigada Militar do Rio Grande do Sul, o qual habilita o Oficial Superior a o Posto de Coronel PM.

Assevera o ilustre oficial, hoje Coronel da reserva da gloriosa Polícia Militar de Santa Catarina, que esse estudo é fruto da sua experiência no desempenho das funções operacionais de Comandante de Unidade, dentre elas o 4º BPM, responsável pela circunscrição policial militar de toda ó Município de Florianópolis, incluindo a ilha e o continente, onde deparou cotidianamente com problemas relacionados a atividade de trânsito.

Nessa linha de pensamento do articulista, ressalta-se que em qualquer parte do mundo, não há de se mencionar o assunto trânsito de uma maneira geral, sem relacioná-lo com as ações de polícia.

No Brasil, se o assunto é trânsito, não há como mencioná-lo sem lembrar-se das polícias militares, as quais estão sempre intimamente ligadas ao atendimento e ao controle daquilo que se relaciona ao trânsito principalmente urbano. Tanto é verdade tal afirmação que mesmo antes do advento do novo Código de Trânsito Brasileiro, as Polícias militares executavam praticamente todas as tarefas de policiamento e fiscalização do trânsito sem previsão por parte do antigo Código Brasileiro de Trânsito e seu regulamento, já revogados.

Neste sentido é cabível e necessário comentar que todas as Policias Militares possuem em seus currículos dos cursos de formação, uma atenção toda especial quando se trata, tanto de policiamento ostensivo de trânsito, quanto a fiscalização do trânsito. Do mesmo modo é muito comum a estrutura organizacional das Polícias Militares, possuir determinadas Unidades especializadas em trânsito, isso já há muitos e muitos anos, ou seja, não ocorreu recentemente, pois desde o ano de 1969, onde, através do Decreto Lei Federal nº 667/69, houve a reorganização das Polícias Militares, dando-lhes uma estrutura praticamente igual entre si, estas já realizavam praticamente todas as tarefas relacionadas ao policiamento e fiscalização do trânsito urbano.

Igualmente, em todos os manuais existentes a respeito, nas Polícias Militares, historicamente, estas instituições preocuparam-se com o policiamento, a guarda e a

fiscalização do trânsito, tanto que a própria Inspetoria Geral das Polícias Militares – IGPM, a qual era encarregada de inspecionar e contribuir para que as Polícias Militares bem executassem suas missões, em seu mais conhecido manual, denominado de **"MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO"** estabelece doutrina de que o "policiamento de trânsito" é um tipo de policiamento executado por instituições militares estaduais.

Não obstante o que já foi discorrido sobre as facetas históricas das Polícias Militares no trânsito, é necessário mencionar que nos estados brasileiros sempre foi a Polícia Militar que policiou, guardou e fiscalizou o trânsito urbano, tanto que vários e vários manuais de procedimentos foram editados para utilização por parte dos policiais militares de serviço. Também é necessário constar que todos os currículos dos cursos de formação, sem exceção, possuem a obrigatoriedade de que sejam ministrados assuntos inerentes ao policiamento ostensivo de trânsito.

Policiamento ostensivo de trânsito e a fiscalização de trânsito.

Como estudado anteriormente, com suporte no parecer da Advocacia Geral da União de número 25 (GM-25), o **POLICIAMENTO OSTENSIVO**, inclusive de trânsito, é de exclusividade das polícias militares, até porque a própria Lei Federal número 9.503/97. e seu "anexo I" de certa forma confirma tal assertiva, para não deixar dúvida novamente cita-se o tal dispositivo:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Não restou agora qualquer dúvida de que as polícias militares e somente elas, são competentes para o exercício de tal atividade, até porque vem a confirmar tudo o que já foi largamente comentado a respeito.

A FISCALIZAÇÃO é definida no "anexo I" do Código de Trânsito Brasileiro, da seguinte forma:

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

Como visto a abordagem, no tocante ao trânsito é diferente e, a princípio, não fere nenhum princípio Constitucional. Quanto a fiscalização, ainda, caso o Município não venha a integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, este **não poderá sob qualquer pretexto exercê-la**, já que é condição ser integrante de tal sistema. Caso não faça parte do referido sistema, caberão por dedução aos órgãos executivos estaduais essa competência, que fatalmente delegaram as Polícias Militares e somente elas, a **FISCALIZAÇÃO.**

Por outro lado, em o Município sendo integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, após satisfazer tudo aquilo que a Lei Federal 9.503/97, o município poderá executar a fiscalização através de agentes públicos credenciados para tal, ou ainda, caso desejar, poderá efetuar convênio com a Polícia Militar para que esta Instituição o faça, além do Policiamento Ostensivo de trânsito, que por força do princípio Constitucional e da própria lei já o faz com exclusividade.

Para melhor entender o que foi mencionado a respeito de agentes da autoridade de

trânsito, melhor parece citar a sua definição contida também no “anexo I” da lei 9.503/97, da seguinte forma:

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Cabe comentar para esclarecer que, segundo tudo o que foi estudado até agora, é do entendimento que o servidor público civil credenciado pela autoridade de trânsito somente poderá exercer atividades de **FISCALIZAÇÃO** e operação, pois o **POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO,** embora controversa a definição acima, somente cabe ao policial-militar, não restando qualquer dúvida á respeito.

Nos parece indissociável da expressão “policiar” a conceituação de “fiscalizar”, pois a segunda está contida na primeira, basta nos apegar a definição das expressões contidas em MICHAELIS, Moderno Dicionário da Língua Portuguesa, 1998:

Policiar – Fiscalizar, regular ou manter em ordem, com o auxílio da Polícia ou segundo os regulamentos ou lei policiais...

Fiscalizar – Exercer o ofício de fiscal. Examinar, verificar. Velar por, vigiar.

O policiamento ostensivo de trânsito e a ordem pública

Ambas as afirmações, o policiamento ostensivo de trânsito, ordem pública e perturbação da ordem pública, estão afetas à Polícia Militar. Para tanto se faz necessário novamente citar ambos os conceitos, o primeiro estampado no “anexo I” do Código de Trânsito Brasileiro e o segundo e o terceiro no Decreto-Lei n. 667, de 2 de julho de 1969, modificado pelo Decreto-Lei n. 1.406, de 24 de junho de 1975, e pelo Decreto-Lei n. 2.010, de 12 de janeiro de 1983, portanto muito recente, a saber:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas **Polícias Militares** com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.”

“ORDEM PÚBLICA: conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, **estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo Poder de Polícia,** e constituindo uma **situação** ou **condição** que conduza **ao bem comum;**

“PERTURBAÇÃO DA ORDEM: abrange **todos** os tipos de ação, inclusive as decorrentes de calamidade pública que, **por** sua natureza, origem, amplitude e **potencial possam vir a comprometer** na esfera estadual, **o exercício dos poderes constituídos, o cumprimento das leis e a manutenção da ordem pública, ameaçando a população e propriedades públicas e privadas.**

Como visto, o trânsito está de certa forma intimamente relacionado a conceituação de ordem pública e perturbação da ordem pública. Para maior compreensão, podemos afirmar que: se nas vias públicas a circulação de veículos e de pessoas ocorre dentro das regras de circulação e portanto com a devida segurança há ordem. Contudo ocorrendo qualquer fato que venha a prejudicar ou interferir no normal “funcionamento” do trânsito estará presente a quebra da ordem, ou seja, houve a perturbação da ordem.

Compreendido tal conceituação, podemos afirmar que a Polícia Militar, que

Constitucionalmente tem como missão a Preservação da Ordem Pública, atua, e sempre atuará, no trânsito quando necessário para restabelecer a ordem pública, quando quebrada, ou para evitar que a mesma seja quebrada, através do policiamento ostensivo de trânsito.

Necessário inclusive salientar que, mesmo que o "anexo I" do novo Código de Trânsito Brasileiro, não destinasse textualmente que o policiamento ostensivo de trânsito fosse atividade exercida pela Polícia Militar, entendemos que mesmo assim, tal atividade estaria destinada, exclusivamente para tal instituição militar dos Estados.

A este respeito finalmente, para melhor entendimento e, para dirimir qualquer dúvida que ainda possa pairar, é necessário citar o mestre e doutor pela **PUC/SP, GASPARINI**, em texto publicado na internet no ano de 2000, onde afirma:

[..]. o serviço de policiamento ostensivo de trânsito, ramo da polícia de preservação de ordem pública, seja nas rodovias estaduais ou municipais ou nas vias urbanas, excetuando-se a competência da União, que é exercida pela Polícia Rodoviária Federal, cabe aos Estados-membros através de suas polícias militares, pois não é predominantemente local, dado destinar-se a coibir a violação da ordem jurídica, a defender a incolumidade do Estado, das pessoas e do patrimônio e a restaurar a normalidade de situações e comportamentos que se opõem a esses valores.

É claro e evidente que o policiamento ostensivo de trânsito de certa forma é exercido ou para evitar a quebra da ordem ocasionada por eventos que perturbem especificamente o trânsito ou para restabelecê-la quando quebrada.

Assim, este projeto vem consolidar a legislação de trânsito na competência constitucional das polícias militares, evitando-se interpretações que violem a ordem constitucional e a juridicidade das leis.

Temos a certeza que os nobres pares aperfeiçoarão e aprovarão este projeto, modernizando a legislação de trânsito brasileira, dando segurança as pessoas.

Sala das Sessões, em 16 de abril de 2015.

CAPITÃO AUGUSTO
Deputado Federal
PR-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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.
BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.
BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.
CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.
CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.
CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.
CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).
CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.
CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.
CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja

velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.
CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.
CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.
DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.
ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
ESTRADA - via rural não pavimentada.
ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.
FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.
FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.
FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.
GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.
ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.
INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.
INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.
LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.
LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do

veículo.
LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.
LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.
LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.
LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.
LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.
LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.
MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.
MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.
MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.
MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.
ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.
PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.
PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.
PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.
PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.
PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.
PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela

combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.
PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.
PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.
REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.
RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.
RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.
RODOVIA - via rural pavimentada.
SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.
TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.
TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.
TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.
TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.
ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.
UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.
VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.
VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os

veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.
VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.
VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
VIA RURAL - estradas e rodovias.
VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.
VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.
.....
.....

DECRETO-LEI Nº 667, DE 2 DE JULHO DE 1969

Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968,

DECRETA:

Art. 1º As Polícias Militares consideradas fôrças auxiliares, reserva do Exército, serão organizadas na conformidade dêste Decreto-lei.
Parágrafo único. O Ministério do Exército exerce o contrôle e a coordenação das Polícias Militares, sucessivamente através dos seguintes órgãos, conforme se dispuser em regulamento:
a) Estado-Maior do Exército em todo o território nacional;
b) Exércitos e Comandos Militares de Áreas nas respectivas jurisdições;
c) Regiões Militares nos territórios regionais.
Art. 2º A Inspetoria-Geral das Polícias Militares, que passa a integrar, organicamente, o Estado-Maior do Exército incumbe-se dos estudos, da coleta e registro de dados bem como do assessoramento referente ao contrôle e coordenação, no nível federal, dos dispositivos do presente Decreto-lei.
Parágrafo único. O cargo de Inspetor-Geral das Polícias Militares será exercido por um General-

de-Brigada da ativa.
.....
.....

DECRETO-LEI Nº 1.406, DE 24 DE JUNHO DE 1975

Altera a redação do parágrafo único do artigo 26 do Decreto-Lei nº 667, de 2 de julho de 1969, que reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , no uso das atribuições que lhe confere o artigo 55, nº I, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 26 do Decreto-lei nº 667, de 2 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 26. .....
Parágrafo único. Aos Corpos de Bombeiros Militares aplicar-se-ão as disposições contidas neste Decreto-lei."
Art. 2º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 24 de junho de 1975; 154º da Independência e 87º da República.

ERNESTO GEISEL
Sylvio Frota

DECRETO-LEI Nº 2.010, DE 12 DE JANEIRO DE 1983

Altera o Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969, que reorganiza as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 55, item I, da Constituição,

DECRETA:
Art. 1º Os artigos 3º, 4º, 6º e 7º do Decreto-lei nº 667, de 02 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:
a) executar com exclusividade, ressalvas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;
b) atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presuma ser possível a perturbação da ordem;
c) atuar de maneira repressiva, em caso de perturbação da ordem, precedendo o eventual emprego das Forças Armadas;
d) atender à convocação, inclusive mobilização, do Governo Federal em caso de guerra externa ou para prevenir ou reprimir grave perturbação da ordem ou ameaça de sua irrupção, subordinando-se à Força Terrestre para emprego em suas atribuições específicas de polícia militar e como participante da Defesa Interna e da Defesa Territorial;
e) além dos casos previstos na letra anterior, a Polícia Militar poderá ser convocada, em seu conjunto, a fim de assegurar à Corporação o nível necessário de adestramento e disciplina ou ainda para garantir o cumprimento das disposições deste Decreto-lei, na forma que dispuser o regulamento específico.
§ 1º A convocação, de conformidade com a letra e deste artigo, será efetuada sem prejuízo da competência normal da Polícia Militar de manutenção da ordem pública e de apoio às

autoridades federais nas missões de Defesa Interna, na forma que dispuser regulamento específico.
§ 2º No caso de convocação de acordo com o disposto na letra e deste artigo, a Polícia Militar ficará sob a supervisão direta do Estado-Maior do Exército, por intermédio da Inspetoria-Geral das Polícias Militares, e seu Comandante será nomeado pelo Governo Federal.
§ 3º Durante a convocação a que se refere a letra e deste artigo, que não poderá exceder o prazo máximo de 1 (um) ano, a remuneração dos integrantes da Polícia Militar e as despesas com a sua administração continuarão a cargo do respectivo Estado-Membro.
Art. 4º As Polícias Militares, integradas nas atividades de segurança pública dos Estados e Territórios e do Distrito Federal, para fins de emprego nas ações de manutenção da Ordem Pública, ficam sujeitas à vinculação, orientação, planejamento e controle operacional do órgão responsável pela Segurança Pública, sem prejuízo da subordinação administrativa ao respectivo Governador.
Art. 6º O Comando das Polícias Militares será exercido, em princípio, por oficial da ativa, do último posto, da própria Corporação.
§ 1º O provimento do cargo de Comandante será feito por ato dos Governadores de Estado e de Territórios e do Distrito Federal, após ser o nome indicado aprovado pelo Ministro de Estado do Exército, observada a formação profissional do oficial para o exercício de Comando.
§ 2º O Comando das Polícias Militares poderá, também, ser exercido por General-de-Brigada da Ativa do Exército ou por oficial superior combatente da ativa, preferentemente do posto de Tenente-Coronel ou Coronel, proposto ao Ministro do Exército pelos Governadores de Estado e de Territórios e do Distrito Federal.
§ 3º O oficial do Exército será nomeado para o cargo de Comandante da Polícia Militar, por ato do Governador da Unidade Federativa, após ser designado por Decreto do Poder Executivo, ficando à disposição do referido Governo.
§ 4º O oficial do Exército, nomeado para o Comando da Polícia Militar, na forma do parágrafo anterior, será comissionado no mais alto posto da Corporação, e sua patente for inferior a esse posto.
§ 5º O cargo de Comandante de Polícia Militar é considerado cargo de natureza militar, quando exercido por oficial do Exército, equivalendo, para Coronéis e Tenente-Coronéis, como Comando de Corpo de Tropa do Exército.
§ 6º O oficial nomeado nos termos do parágrafo terceiro, comissionado ou não, terá precedência hierárquica sobre os oficiais de igual posto da Corporação.
§ 7º O Comandante da Polícia Militar, quando oficial do Exército, não poderá desempenhar outras funções no âmbito estadual, ainda que cumulativamente com suas funções de comandante, por prazo superior a 30 (trinta) dias.
§ 8º São considerados no exercício de função policial-militar os policiais-militares ocupantes dos seguintes cargos:
a) os especificados no Quadro de Organização ou de lotação da Corporação a que pertencem
b) os de instrutor ou aluno de estabelecimento de ensino das Forças Armadas ou de outra Corporação Policial-Militar, no país ou no exterior; e
c) os de instrutor ou aluno de estabelecimentos oficiais federais e, particularmente, os de interesse para as Polícias Militares, na forma prevista em Regulamento deste Decreto-lei.
§ 9º São considerados também no exercício de função policial-militar os policiais-militares colocados à disposição de outra corporação Policial-Militar.
§ 10º São considerados no exercício da função de natureza policial-militar ou de interesse policial-militar, os policiais-militares colocados à disposição do Governo Federal, para exercerem cargos ou funções em órgãos federais, indicados em regulamento deste Decreto-lei.
§ 11 São ainda considerados no exercício de função de natureza policial-militar ou de interesse policial-militar, os policiais-militares nomeados ou designados para:
a) Casa Militar de Governador;
b) Gabinete do Vice-Governador;
c) Órgãos da Justiça Militar Estadual.
§ 12 O período passado pelo policial-militar em cargo ou função de natureza civil temporário somente poderá ser computado como tempo de serviço para promoção por antigüidade e transferência para a inatividade.
§ 13 O período a que se refere o parágrafo anterior não poderá ser computado como tempo de serviço arregimentado."

"Art. 7º Os oficiais do Exército, da ativa, poderão servir, se o Comandante for oficial do Exército, no Estado-Maior das Polícias Militares ou como instrutores das referidas PM, aplicando-se-lhes as prescrições dos parágrafos 3º e 7º do artigo anterior.
Parágrafo único . O oficial do Exército servindo em Estado-Maior das Polícias Militares ou como instrutor das referidas PM é considerado em cargo de natureza militar."
Art. 2º Fica acrescentado o § 3º ao artigo 5º do Decreto-lei nº 667, de 1969, com a seguinte redação:
"Art. 5º.....
.....
§ 3º Os efetivos das Polícias Militares serão fixados de conformidade com critérios a serem estabelecidos em Regulamento desse Decreto-lei."
Art. 3º Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília,DF, 12 de janeiro de 1983; 162º da Independência e 95º da República.

JOÃO FIGUEIREDO
Walter Pires

PROJETO DE LEI N.º 1.223, DE 2015

(Do Sr. Jose Stédile)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para incluir o sensor de afivelamento do cinto de segurança como equipamento obrigatório dos ônibus e micro-ônibus.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o inciso VIII ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para introduzir o sensor de afivelamento do cinto de segurança como equipamento obrigatório dos ônibus e micro-ônibus.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art.105.....

.....

VIII – Para os ônibus e micro-ônibus, sensor de afivelamento de cinto de segurança em todos os assentos, capaz de emitir aviso ao condutor em caso de desafivelamento, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé.

.....”(NR)

Art. 3º A exigência de que trata o inciso VIII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, vale somente para os veículos fabricados a partir de dois anos da publicação oficial desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, os desastres automobilísticos matam mais de quarenta mil pessoas e ferem outros milhares no Brasil, todos os anos. Entre essas ocorrências, são comuns acidentes envolvendo ônibus, sendo que, no ano de 2012, somente nas rodovias federais mais de dez mil desses veículos envolveram-se em algum tipo de sinistro, ocasionando a morte de 764 pessoas e ferindo outras 8.190, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal.

É certo que grande parte dessas mortes e ferimentos poderia ter sido evitada se os ocupantes dos veículos estivessem usando o cinto de segurança, obrigatório para motorista e passageiros, tanto de carros quanto de caminhões e ônibus, exceto nos trechos onde se permite o transporte de pessoas em pé, de acordo com o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

No caso do transporte coletivo interestadual e internacional, a Resolução nº 643, de 2004, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, já obriga os prestadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros a informarem aos usuários, por exposição oral, antes do início da viagem, os procedimentos para utilização do cinto de segurança.

Percebe-se, entretanto, que essas regras não têm sido suficientes para induzir o passageiro a afivelar o cinto de segurança antes das viagens. Levantamento realizado pela Polícia Rodoviária Federal indica que apenas 15% dos usuários utilizam o dispositivo. Necessário se faz, portanto, uma atitude mais efetiva por parte do Poder Público, para obrigar que se cumpra a norma sobre o uso do cinto.

Nesse sentido, nosso projeto propõe que nos ônibus e micro-ônibus seja obrigatória a instalação de equipamento capaz de emitir aviso ao motorista, quando o passageiro deixar de afivelar o cinto de segurança. Dessa forma, o condutor do veículo poderá ter maior controle com relação ao uso do cinto, obrigando os passageiros a utilizá-lo antes da partida.

Diante do aqui exposto, por tratar-se de proposição que aponta uma solução simples para melhorar a segurança de milhares de cidadãos brasileiros que se utilizam do transporte coletivo de passageiros, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 22 de abril de 2015.

Deputado JOSÉ STÉDILE

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 643, DE 14 DE JULHO DE 2004

Estabelece para as empresas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a obrigatoriedade de informar aos usuários os procedimentos de segurança.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições e fundamentada nos termos do Relatório DNO - 306/2004, de 13 de julho de 2004, constante do Processo nº 50500.166353/2004-45,
CONSIDERANDO que, nos termos dos artigos 20, 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 05 de julho de 2001, compete à ANTT regular a prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com vistas a garantir a movimentação de pessoas em cumprimento a padrões de segurança, e
CONSIDERANDO a necessidade de divulgação de procedimentos a serem seguidos pelos usuários do sistema de transporte interestadual e internacional de passageiros, em caso de saída de emergência do interior dos veículos, resolve:
Art. 1º As empresas que prestam serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros ficam obrigadas a informar aos usuários, por exposição oral, antes do início da viagem, os seguintes procedimentos:
I - uso do cinto de segurança, observados os casos previstos em legislação específica;
II - localização das saídas de emergência e os procedimentos para sua utilização; e
III - proibição do uso de cigarro, cigarrilhas, charutos, cachimbos ou qualquer outro produto fumígero no interior do veículo, nos termos da Lei n° 9.294, de 15 de julho de 1996, alterada pela Lei n° 10.167, de 27 de dezembro de 2000.
Parágrafo único. Podem ser usados meios audiovisuais para auxiliar ou substituir a exposição oral do preposto da empresa.
Art. 2º No veículo utilizado para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros deverão ser disponibilizados, para consulta, em local conveniente, folhetos explicativos contendo todas as informações apresentadas no art. 1°, desenhos esquemáticos do veículo indicando as saídas de emergência e demais aspectos julgados necessários para a complementação das referidas instruções.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.250, DE 2015

(Do Sr. Roberto Britto)

Acrescenta o art. 114-A na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - para obrigar os fabricantes de bicicletas a gravarem número de série em local de fácil visibilidade, bem como obrigar os comerciantes a informar referido número em documentos fiscais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica criado o art. 114-A na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

114-A. As bicicletas serão identificadas obrigatoriamente por caracteres gravados em local de fácil visualização.

§1º. A gravação, que não poderá ser alterada, deverá ser feita pelo fabricante, e os caracteres devem identificar o modelo da bicicleta, o fabricante e o ano de produção.

§2º. Os comerciantes devem informar o número de identificação nos documentos fiscais.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil sofre atualmente com graves problemas de mobilidade urbana. Os meios de transporte coletivo já não atendem a população de maneira eficiente, e os constantes congestionamentos de veículos têm se tornado rotina, não só nas grandes centros, mas também nas cidades de pequeno e médio porte.

Diante desse cenário, as bicicletas têm se tornado um importante meio de transporte. Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), o Brasil é o 5º maior consumidor de bicicletas do mundo, ficando atrás somente da China, dos Estados Unidos, do Japão e da Índia, e possui uma frota que ultrapassa 70 milhões de unidade.

Esse crescimento do número de bicicletas no Brasil tem sido acompanhado, também, pelo crescimento do número de roubos e furtos. Embora não haja, em nosso País, uma estatística oficial em relação a esse assunto, a sociedade civil engajada em

temas de ciclismo[1] estima que milhares de bicicletas são roubadas ou furtadas anualmente.

No entanto, há uma falha em nosso ordenamento jurídico que prejudica a investigação desse tipo de delito. O Código de Trânsito Brasileiro considera a bicicleta um veículo, de acordo com o seu art. 96, II, “a”, 1, mas não estabeleceu parâmetros para sua identificação.

A presente proposição, por sua vez, vem suprir essa lacuna e determinar que os fabricantes gravem caracteres em bicicletas - identificando o modelo, o fabricante e o ano de produção – em local de fácil visualização. A ideia é que essa numeração não possa ser alterada, obrigando os comerciantes a informar referido número em documentos fiscais.

Com isso, haverá uma facilitação nos trabalhos de investigação de roubos e furtos de bicicletas no Brasil, permitindo a correta identificação delas. Destaca-se, ainda, que essa providência facilitará a restituição de bicicletas aos respectivos proprietários, quando encontradas pelos Órgãos da Segurança Pública.

Assim, este Deputado, com base nos fundamentos acima transcritos, pede aos ilustres Pares para aprovar o presente Projeto de Lei,

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2015.

Deputado **ROBERTO BRITTO**

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:
.....

[1] Cadastro Nacional de Bicicletas Roubadas - http://www.bicicletasroubadas.com.br/ - acessado em 20.4.2015.

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.
Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.
§ 1º A gravação será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.
§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.
§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que faça, modificações da identificação de seu veículo.
Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.
§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.
§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015)*
§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015)*
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a

identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014) (VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.251, DE 2015

(Do Sr. Alfredo Nascimento)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que haja integração para fins de transferência de documentação referente ao processo de habilitação entre diferentes órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso XIII do art. 22 e o inciso XIII do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 22.** .....

.....

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos, de documentação referente ao processo de habilitação de condutores e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

....." (NR)

"**Art. 24.** .....

.....

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos, de documentação referente ao processo de habilitação de condutores e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da proposição que ora apresentamos é permitir que os departamentos de trânsito estaduais e os órgãos de trânsito municipais possam, mediante integração, tornar simples e rápida a transferência de documentação referente ao processo de formação de condutores.

Na prática, o que buscamos é que um condutor que tenha iniciado o processo de obtenção de sua Carteira Nacional de Habilitação em determinada unidade da federação possa concluí-lo em outra unidade sem que seja obrigado a reiniciar todo o processo. O mesmo valeria para autorização para condução de veículos de propulsão humana ou animal, para os municípios que fazem tal exigência.

Já há um exemplo exitoso de integração entre esses componentes do Sistema Nacional de Trânsito, que é o da cobrança das multas. Nesse caso, quando um veículo comete uma infração de trânsito em unidade da federação diversa daquela na qual esteja registrado, a interligação existente entre o órgão que aplicou a multa e aquele que detém o registro do veículo permite que esta seja cobrada, a despeito das diferentes circunscrições envolvidas.

Nesse sentido, entendemos que, havendo a mesma disposição que esses órgãos demonstraram para por em prática o sistema de cobrança das multas, o processo de habilitação será bastante facilitado para aqueles cidadãos que, por uma circunstância ou outra, tenham sido obrigados a mudar de estado ou município.

Por tais motivos esperamos contar com o apoio dos nobres colegas de Congresso Nacional à proposição ora apresentada.

Sala das Sessões, 23 de abril de 2015.

Deputado **Alfredo Nascimento**

LEGISLAÇÃO CITADA

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. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

.....

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua

competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

.....

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.287, DE 2015

(Do Sr. Veneziano Vital do Rêgo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração de trânsito pelo tráfego acima da velocidade média permitida para o trecho.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-920/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração de trânsito pelo tráfego acima da velocidade média permitida para o trecho.

Art. 2º O *caput* do art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de

trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

.....”(NR)

Art. 3º O Art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 5º, 6º e 7º:

“Art. 280. .....

.....

§ 5º A infração por excesso de velocidade prevista no artigo 218 deste Código poderá ser comprovada por meio da medição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da verificação ou da velocidade média, calculada pela razão entre a distância percorrida pelo veículo em determinado trecho e o tempo gasto para completar o trajeto.

§ 6º O local do término do percurso controlado será considerado como local do cometimento da infração por excesso de velocidade com base na velocidade média.

§ 7º Nos locais onde houver viabilidade técnica, a fiscalização da velocidade será realizada, preferencialmente, por meio da verificação da velocidade média.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem o intuito de expandir as possibilidades de controle do trânsito, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da velocidade média, ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.

Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.

O excesso de velocidade é uma das principais causas da insegurança no trânsito. É válido ressaltar que o motorista que excede constantemente a velocidade permitida para a via usualmente também comete outras infrações, como o desrespeito à distância mínima de segurança entre veículos, ultrapassagens em locais proibidos, entre outros.

O projeto, portanto, mostra-se crucial para o aumento da segurança no trânsito, uma vez que o atual sistema de fiscalização de velocidade não possui a efetividade e

eficácia desejadas, na medida em que a redução da velocidade por parte dos motoristas se dá apenas nos locais dos trajetos viários onde há radares. Isso prova que o excesso de velocidade ainda existe, embora os radares não registrem todos.

A introdução do cálculo da velocidade média como modo de fiscalização da velocidade fará com que os motoristas sejam obrigados a trafegar a uma velocidade constante, dentro dos limite de velocidade máxima permitida para o trecho da via sob vigilância.

A Itália pode ser considerada um bom exemplo do funcionamento e da efetividade de tal sistema. No ano de 2004, foi desenvolvido pela *Autostrade per l'Italia* um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Esse sistema, denominado *Safety Tutor*, apresentou resultados impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema, foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, 19% do total de acidentes nas rodovias italianas. *(http://www.autostrade.it/it/tecnologia-sicurezza/sicurezza/tutor, acessado em 23 de abril de 2015)*.

Constam no art. 1º da Resolução n° 396/11, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, os instrumentos eletrônicos que podem ser utilizados para medição da velocidade. No entanto, a redação contida na referida Resolução é omissa quanto à possibilidade de medição da velocidade média para fins de aplicação de penalidade.

Esperamos que com a aprovação deste projeto essa omissão seja sanada, abrindo a possiblidade para os gestores de trânsito poderem utilizar instrumentos de fiscalização capazes de coibir o trânsito em velocidade média superior ao permitido para trecho de determinada via.

Diante do aqui exposto, em razão da importância do projeto para a redução no número de acidentes de trânsito, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 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 21/1/1998)*
.....
.....

RESOLUÇÃO N°, 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.1° 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 1.341, DE 2015

(Do Sr. Alberto Fraga)

Dá nova redação ao art. 23 da Lei 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1178/2015.

O Congresso Nacional decreta**:**

Art. 1º O art. 23 do Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - executar o policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito nas vias urbanas e rurais além de outras ações destinadas ao cumprimento da legislação de trânsito, remetendo o auto de infração para o ente estatal com circunscrição sobre a via;
III - estabelecer, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
IV - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades relativas às infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos ;
V – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais, quando solicitado.
VI - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
VII - implementar medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
VIII- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
IX – firmar convênio com os órgãos constantes do artigo 7º,inciso III e IV, a fim de garantir o repasse dos valores arrecadados das multas aplicadas às infrações constantes dos autos lavrados por seus integrantes."
Art. 2º - Esta Lei Entra Em Vigor Na Data De Sua Publicação.
Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem o objetivo de preencher lacuna criada com o advento da publicação da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), ao prever a necessidade da celebração de convênio entre as Polícias Militares e os órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários.

A Polícia Militar com a redação em vigor necessita de convênio para atuar em uma das áreas de especialidade do policiamento ostensivo que é o policiamento de trânsito.

Inequívoca a compreensão da relevância dos serviços prestados e executados pelas corporações das polícias militares no policiamento e fiscalização e trânsito, incorporando sempre uma pronta resposta nos complexos problemas ocorridos no trânsito diário de veículos.

Órgão autêntico do Segmento da Segurança Pública,tradicionalmente competente para a fiscalização e o policiamento de trânsito, teve reduzida a sua atuação por conta da imposição da redação da Lei 9.503/97, momento exato em que o país necessitava demaior severidade na aplicação de sanções para a redução dos altos índices de acidentes e mortes.

A obrigação do convênio engessou várias atividades desenvolvidas pelas corporações militares, culminado em alguns casos com a completa ausência de policiamento, deixando o trânsito de algumas cidades entregue à própria sorte.

Ao impor uma penalidade de trânsito, a Administração Pública realiza ato administrativo por excelência, impondo restrições a alguém,que, cometeu infração de trânsito. Com o conhecimento e a experiência adquiridos ao longo de toda a sua existência, e ainda pela capacidade de operacionalização de meios deve a Polícia Militar poder atuar de forma completa no trânsito.

Espero que os colegas parlamentares possam debater a matéria, aperfeiçoa-la e, ao final aprova-la, pois é medida justa e necessária para o trânsito brasileiro.

Sala das Sessões 30 de abril 2015.

DEPUTADO ALBERTO FRAGA
DEM/DF

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO
.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações

específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.376, DE 2015

(Do Sr. Fabiano Horta)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para tornar obrigatória a instalação de fonte de alimentação ininterrupta de energia elétrica (no break) nos semáforos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 3º ao art. 80 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a instalação de fonte de alimentação ininterrupta de energia (*no break*) nos semáforos.

Art. 2º O art. 80 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:
"Art. 80 .....

.....

§ 3º Os semáforos e demais dispositivos de sinalização luminosa deverão ser dotados de fonte de alimentação ininterrupta de energia (*no break*), carregado preferencialmente com energia solar, conforme normas e especificações do Contran." (NR)

Art. 3º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adequar a sinalização sob sua responsabilidade ao disposto nesta Lei, a partir da data de sua publicação, nos seguintes prazos:
I – um ano, para pelo menos cinquenta por cento dos semáforos sob sua responsabilidade;
II – mais um ano, para a totalidade dos semáforos sob sua responsabilidade.
Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A segurança no trânsito é uma condição que deve sempre ser perseguida por esta Casa Legislativa. O elevado número de acidentes de trânsito causam dor e sofrimento a várias famílias brasileiras, além de gerar custos significativos ao Estado. Cumpre-nos, pois, atuar no propósito de reduzir esse quadro.

Boa parte dos acidentes de trânsito nas vias urbanas ocorre em cruzamentos cujo tráfego é controlado por semáforos. Esses dispositivos de sinalização, além de regular o fluxo de veículos e, assim, conferir maior fluidez ao trânsito, garantem a segurança necessária aos usuários da via, sejam condutores, sejam pedestres.

Tais dispositivos são energizados pela rede elétrica pública e, com frequência, a alimentação dos conjuntos de semáforos é interrompida. As quedas de energia e os apagões elétricos estão cada vez mais frequentes e, com isso, a segurança nos cruzamentos semaforizados torna-se mais vulnerável, colocando em risco a vida e a saúde das pessoas.

Além disso, com o crescente volume de veículos circulando pelas cidades brasileiras, a eficiência dos conjuntos de semáforos na regulação do fluxo de veículos é de fundamental importância para evitar, ou ao menos minimizar, a ocorrência de engarrafamentos. Um cruzamento cujo conjunto de semáforos esteja inoperante, dependendo do horário e da via, provoca um transtorno monumental, tumultuando a vida de diversas pessoas.

Nesse sentido, apresentamos este projeto que torna obrigatória a instalação de fonte de alimentação ininterrupta de energia, os conhecidos *no breaks*. Trata-se de sistema de alimentação secundário de energia elétrica, que entra em ação quando há interrupção no fornecimento de energia primária, alimentando os dispositivos a ele ligados, no caso, os semáforos. Sua alimentação é provida por uma bateria que, preferencialmente, será carregada por energia solar e, na sua falta, será carregada pela própria rede elétrica, quando esta estiver funcionando corretamente.

A autonomia da bateria de cada *no break* dependerá da quantidade de semáforos do conjunto a serem alimentados, bem como das características das lâmpadas utilizadas, se de LED ou se incandescentes, e deverá ser dimensionada de modo a garantir o pleno funcionamento até que a concessionária de energia elétrica possa reparar o problema e reestabelecer o fornecimento de energia. As especificações mínimas desses dispositivos ficarão a cargo de regulamentação do Contran.

Cabe salientar que o Distrito Federal e alguns municípios brasileiros, dentre os quais podemos citar São Paulo, Belo Horizonte e Maceió, já contam com semáforos providos de *no breaks* instalados, ou estão em fase de licitação para aquisição desses equipamentos. Entretanto, tal medida não pode ficar a critério do órgão executivo de trânsito, esperando que as autoridades competentes tenham o bom senso de que a instalação dos *no breaks* evitará a ocorrência de acidentes de trânsito e garantirá a fluidez do trânsito, mesmo em caso de queda de energia.

Isso posto, conto com o apoio dos nobres colegas Deputados para a aprovação deste Projeto de Lei, que visa resguardar a integridade física e a qualidade de vida dos

usuários das vias públicas brasileiras.

Sala das Sessões, em 05 de maio de 2015.

Deputado FABIANO HORTA

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. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.432, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Acrescenta o § 6º ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre isenção de taxa de renovação de CNH para motorista de ônibus.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito

Brasileiro, passa a vigorar acrescido do § 6º, com a seguinte redação:
"Art. 147.....
V - .....
§ 6º O condutor profissional que exerce atividade de motorista de ônibus, tanto de transporte intermunicipal como de transporte coletivo urbano, ficará isento de qualquer taxa ou emolumento para renovação de Carteira Nacional de Habilitação. (NR)"
Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal da República Federativa do Brasil, de 1988, representa uma nova fase de valorização humana em nosso país. Nela, os direitos essenciais, para que o ser humano tenha uma existência digna e plena, foram identificados e colocados em perspectiva, sempre tendo em vista a sua valorização e defesa incondicional.

Neste contexto, temos os fundamentos de nossa República, onde destacamos neste projeto os valores sociais do trabalho. Por este nobre alicerce, temos que ter sempre em mente que o legislativo deve buscar aprimorar os mecanismos que facilitem ao máximo, ao trabalhador brasileiro, o exercício de seu ofício ou profissão. Nesta busca, que deve ser incansável, apresentamos o presente projeto de lei.

A profissão de motorista de ônibus é de vital importância para o nosso ou qualquer outro país. Possibilita o transporte de pessoas em todo o país, colaborando para reduzir o número de veículos particulares em circulação e, consequentemente, melhorando o tráfego nas cidades e reduzindo a emissão de poluentes. Ainda, o transporte coletivo é a única alternativa de deslocamento para a população de baixa renda, seja para o trabalho, lazer ou qualquer outra necessidade.

É, porém, uma profissão perigosa, onde a própria vida fica constantemente em risco. Muitos fatores externos aumentam o risco da nobre profissão, como condições de tráfego e do próprio veículo que conduzem. Ainda, a enorme quantidade de outros motoristas circulando, que aumenta a cada dia, contribui para crescer o risco da profissão e, consequentemente, o estresse gerado. Muito pior é a exposição destes profissionais à ação de criminosos, que se aproveitam do caráter coletivo do veículo para assaltarem, tanto o motorista quanto seus passageiros e, em casos mais graves, atentarem contra a vida.

Tanto a importância da profissão como os riscos nela envolvidos, acima resumidamente expostos, não se traduzem, na remuneração merecida por estes trabalhadores. Longas jornadas de trabalho, em meio a um trânsito caótico, sempre correndo o risco de transportarem um criminoso, fazem da profissão uma das mais sacrificadas e estressantes. Para piorar, estes valorosos profissionais não gozam de benefícios como jornada reduzida de trabalho ou aposentadoria especial.

Portanto, este singelo projeto busca trazer um mínimo auxílio a estes bravos profissionais. Nele se procura isentar os motoristas de ônibus das taxas de renovação de seu principal requisito profissional, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Hoje, para renovar sua CNH, o motorista de ônibus precisa pagar diversas taxas aos Departamentos de Trânsito dos Estados (Detrans). Não é justo que este profissional do volante, que trabalha tão arduamente e com uma remuneração tão baixa, tenha que arcar com estes custos para poder exercer sua nobre profissão. Certamente, os motoristas de ônibus merecem ser beneficiados com esta isenção.

Assim, tendo em vista os supramencionados valores sociais do trabalho e a perspectiva de auxílio a esses profissionais do volante, temos que a aprovação do presente projeto de lei é medida que se impõe.

Por todo o exposto e pela grandeza da proposta, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que procura facilitar ao menos um pouco, o exercício

da nobre profissão de motorista de ônibus.

Sala das Sessões, em 17 de maio de 2015.

Marcelo Belinati
Deputado (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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.
§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.435, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Acrescenta o § 6º ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre isenção de taxa de renovação de CNH para motorista de táxi.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do § 6º, com a seguinte redação:
"Art. 147.....

V - .....
§ 6º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo como motorista de táxi ficará isento de qualquer taxa ou emolumento para renovação de Carteira Nacional de Habilitação. (NR)"
Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal da República Federativa do Brasil, de 1988, representa uma nova fase de valorização humana em nosso país. Nela, os direitos essenciais para que o ser humano tenha uma existência digna e plena foram identificados e colocados em perspectiva, sempre tendo em vista a sua valorização e defesa incondicional.

Neste contexto, temos os fundamentos de nossa República, onde destacamos neste projeto os valores sociais do trabalho. Por este nobre alicerce, temos que ter sempre em mente que o legislativo deve buscar aprimorar os mecanismos que facilitem ao máximo, ao trabalhador brasileiro, o exercício de seu ofício ou profissão. Nesta busca, que deve ser incansável, apresentamos o presente projeto de lei.

A profissão de motorista de táxi (taxista) é de vital importância para o nosso ou qualquer outro País. Possibilita o transporte de pessoas, em todo o País, colaborando para reduzir o número de veículos particulares em circulação e, consequentemente, melhorando o tráfego nas cidades e reduzindo a emissão de poluentes. Sem contar a utilidade que possuem em situações de emergência ou atendendo pessoas que não possuem veículo automotor, em situações de necessidade de transporte.

É, porém, uma profissão perigosa, onde a própria vida fica constantemente em risco. Muitos fatores externos aumentam o risco da nobre profissão, como condições de tráfego e do próprio veículo que conduzem. Ainda, a enorme quantidade de outros motoristas circulando, que aumenta a cada dia, contribui para crescer o risco da profissão e, consequentemente, o estresse gerado. Muito pior é a exposição destes profissionais à ação de criminosos, que se aproveitam de sua boa-fé, para assaltá-los e, em casos mais graves, atentarem contra sua vida.

Tanto a importância da profissão como os riscos nela envolvidos, acima resumidamente expostos, não se traduzem na remuneração merecida por estes trabalhadores. Longas jornadas de trabalho, em meio a um trânsito caótico, sempre correndo o risco de transportarem um criminoso, fazem da profissão uma das mais sacrificadas. Para piorar, estes valorosos profissionais não gozam de benefícios como jornada reduzida de trabalho ou aposentadoria especial.

Portanto, este singelo projeto de lei busca trazer um mínimo auxílio a estes bravos profissionais. Nele se procura isentar os taxistas das taxas de renovação de seu principal requisito profissional, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Hoje, para renovar sua CNH, o motorista de táxi precisa pagar diversas taxas aos Departamentos de Trânsito dos Estados (Detrans). Não é justo a este profissional do volante, que trabalha tão arduamente e com uma remuneração tão baixa, tenha que arcar com estes custos para poder exercer sua nobre profissão. Certamente os taxistas merecem ser beneficiados com esta isenção.

Assim, tendo em vista os supramencionados valores sociais do trabalho e a perspectiva de auxílio a esses profissionais do volante, temos que a aprovação do presente projeto de lei é medida que se impõe.

Por todo o exposto e pela grandeza da proposta, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que procura facilitar ao menos um pouco, o exercício

da nobre profissão de motorista de caminhão.

Sala das Sessões, em 07 de maio de 2015.

Marcelo Belinati
Deputado (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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

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

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

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

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

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

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de

aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.499, DE 2015

(Do Sr. Aureo)

Dispõe sobre a vistoria de veículos conforme o Código de Trânsito Brasileiro

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se o seguinte parágrafo único no artigo 22 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 22.....

Parágrafo único. A vistoria prevista no inciso III apenas será aplicável na hipótese do inciso III do art. 123 e dos §§ 3º e 4º do art. 262.

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

JUSTIFICAÇÃO

A vistoria veicular constitui procedimento importante por parte dos DETRANs quando ocorre alteração das características do veículo. Nesse caso é fundamental que haja verificação pelo DETRAN de que tal alteração não comprometa nem a segurança e nem os impactos do automóvel sobre o meio ambiente.

No entanto, alguns DETRANS, como o do Rio de Janeiro e o da Bahia, têm estendido a vistoria veicular para um conjunto de hipóteses muito mais amplo. No caso específico do meu Estado, o Rio de Janeiro, o DETRAN expandiu a vistoria para, entre outras, a mera retificação de dados do veículo, segunda via do certificado de registro, inclusão de mudança de nome ou razão social do proprietário e licenciamento anual.

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro já ingressou na Justiça com ação civil pública para impedir que o DETRAN do Rio de Janeiro exija a vistoria veicular nos casos previstos na Resolução 05 do CONTRAN, que incluem a transferência de propriedade do veículo, mudança de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo ou alteração das características do produto.

Os Promotores de Justiça pedem, inclusive, que o DETRAN seja condenado a indenizar os proprietários de veículos por danos materiais e morais decorrentes da exigência das vistorias fora daquelas hipóteses. O Ministério Público realça em sua peça que as hipóteses de vistoria nesses casos foram criadas exclusivamente pelo DETRAN do Rio de Janeiro, que não possui competência normativa federal.

Devemos bater palmas a esta iniciativa do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro. De fato, a desproporcionalidade do ônus ao cidadão tem sido evidente em cada esquina da cidade maravilhosa. Não raro são realizadas *Blitz* de trânsito quase que exclusivamente direcionadas a “pegar” e “punir” os motoristas que não estejam com a vistoria em dia. Não raro recebemos relatos de motoristas que são obrigados a pagar “propinas” a fiscais inescrupulosos, encorpando o mercado clandestino de subornos a agentes que deveriam estar defendendo e não achacando o cidadão.

Note-se o absurdo desta regulação. Conforme o IBGE são mais de 4 milhões a frota de automóveis de passeio no Rio de Janeiro[2]. Assumindo que todos esses veículos serão vistoriados todo o ano obrigatoriamente apenas para o licenciamento anual (não estamos contabilizando as outras hipóteses de vistoria), teríamos quase 15.800

[2] http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php?lang=%C3%82%EF&codmun=330455&search=|rio-de-janeiro

vistorias por dia útil. Afinal quantos fiscais seriam necessários para realizar vistorias que fossem minimamente produtivas?

Para se ter uma ideia do substantivo número de itens que devem ser verificados pelo vistoriador no Rio de Janeiro basta consultar o sitio da internet http://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=780. Não é nada razoável. Não a toa o motorista carioca, que por algum acaso esqueceu de mais esta obrigação em seu atribulado dia a dia, pode ser obrigado a ficar com o seu carro parado por dias até conseguir marcar uma vistoria.

Toda regulamentação deve ponderar custos e benefícios antes de ser aplicada. Esta regulamentação imposta pelos dois DETRANs supramencionados gera muito custo para nenhum benefício: um desserviço à sociedade. Além de pouco factível, a vistoria veicular no Rio de Janeiro tem se constituído em mais um pesadelo na sofrida vida do proprietário de veículos de nosso Estado.

O objetivo principal de nossa proposição é esclarecer de uma vez por todas a ilegalidade desta prática de alguns DETRANs.

Mas vamos um pouco mais além. Removemos a previsão de vistoria para os casos de transferência da propriedade e mudança de domicílio do município. Em ambos os casos não se configura qualquer mudança das características do automóvel que possa comprometer a segurança ou as emissões. No segundo caso cabe apenas a melhor troca de informações entre os vários DETRANs, o que deveria ser um problema para o governo resolver e não o cidadão.

Em síntese, não faz sentido impor mais este custo ao indivíduo se não há qualquer razão para acreditar que a mera troca de propriedade ou de endereço possam comprometer aqueles dois problemas potenciais (segurança e meio ambiente).

Contamos com os nobres pares para aprovar este Projeto de Lei que representa mais um passo para reduzir o peso de regulamentações exageradas das costas do cidadão brasileiro.

Sala das Sessões, em 12 de maio de 2015.

Deputado AUREO

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob

coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
.....

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....
Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:
I - for transferida a propriedade;
II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
III - for alterada qualquer característica do veículo;
IV - houver mudança de categoria.
§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.
§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.
§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

Art. 124. Para a expedição do novo certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:
I - Certificado de Registro de Veículo anterior;
II - Certificado de Licenciamento Anual;
III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidos pelo CONTRAN;
IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;
V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;
VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;
VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;
IX - *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas

características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;
XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.
§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.
§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.
§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.
§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.
§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.
§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.569, DE 2015

(Do Sr. Edinho Bez)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sinalização e segurança de locais com altura limitada nas vias abertas ao trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acresce o art. 86-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre sinalização e dispositivos de segurança de locais com altura limitada nas vias abertas ao trânsito.

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

"Art. 86-A. Os locais de aproximação de passarelas, viadutos, pontes, túneis ou quaisquer outros obstáculos que limitem a altura de veículos nas vias, deverão ser dotados de sinalização de advertência (placa "altura limitada"), sinalização de regulamentação (placa "altura máxima permitida"), e dispositivo delimitador de altura, nos termos de regulamentação do CONTRAN."

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo criar medidas para evitar a colisão de veículos com viadutos e outras obras de arte que limitem a altura de passagem nas vias. Essas colisões geralmente ocorrem com veículos altos, especialmente ônibus e caminhões, os quais acabam colidindo com obras de arte que limitam a altura das vias, como passarelas, pontes, túneis e viadutos.

Diante dessa grave situação, esta proposição busca inserir dispositivo específico no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), determinando a colocação, na aproximação desses obstáculos, de sinalização de advertência a de regulamentação, ambas previstas no Anexo II do CTB, bem como dispositivo delimitador de altura, que servirá para alertar definitivamente o motorista antes que ocorra a colisão.

Com as medidas propostas, busca-se garantir a informação adequada e tempestiva ao condutor sobre a limitação na altura de passagem da via, seja por meio das placas informativas e regulamentadoras e, caso não sejam observadas, pelo contato do veículo com o dispositivo delimitador, que será o alerta final para que se evite o acidente.

Mesmo em situações como a colisões de caminhões com a caçamba levantada, sem que essa situação fosse percebida pelo motorista, ocorridas em São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, entre outros Estados, o dispositivo delimitador de altura seria eficaz na prevenção do acidente. Embora o veículo em situação normal (caçamba abaixada) estivesse enquadrado nos limites de altura da via, o motorista seria alertado, ao ir de encontro com o dispositivo delimitador, e poderia parar antes do contato com a obra-de-arte existente na via.

Diante do exposto, por contribuir para a melhoria das condições de segurança do trânsito, esperamos ver este projeto apoiado e aprovado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 15 de maio de 2015.

Deputado EDINHO BEZ

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. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliar;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 160, DE 22 DE ABRIL DE 2004.

Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro.

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 aprovação na 5ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Engenharia da Via.

Considerando o que dispõe o Artigo 336 do Código de Trânsito Brasileiro, resolve:

Art. 1º. Fica aprovado o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, anexo a esta Resolução.

Art. 2º Os órgãos e entidades de trânsito terão até 30 de junho de 2006 para se adequarem ao disposto nesta Resolução.

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

AILTON BRASILIENSE PIRES
Presidente do Conselho

LUIZ CARLOS BERTOTTO
Ministério das Cidades – Titular

RENATO ARAUJO JUNIOR

Ministério da Ciência e Tecnologia – Titular

JUSCELINO CUNHA
Ministério da Educação – Titular

CARLOS ALBERTO F DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

AFONSO GUIMARÃES NETO
Ministério dos Transportes – Titular

EUGENIA MARIA SILVEIRA RODRIGUES
Ministério da Saúde - Suplente

ANEXO
ANEXO II DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB

1. SINALIZAÇÃO VERTICAL
É um subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos.
A sinalização vertical é classificada de acordo com sua função, compreendendo os seguintes tipos:
- Sinalização de Regulamentação;
- Sinalização de Advertência;
- Sinalização de Indicação.

1.1. SINALIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO
Tem por finalidade informar aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e o desrespeito a elas constitui infração.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.603, DE 2015

(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a distância mínima entre os aparelhos de fiscalização eletrônica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a distância mínima a ser observada entre os aparelhos de fiscalização eletrônica.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 95-A:

“Art. 95-A. A instalação de aparelho de fiscalização eletrônica deverá ser precedida de estudo técnico que comprove sua necessidade e observar as seguintes distâncias mínimas entre os aparelhos:

I – um quilômetro, quando instalados em via urbana ou em trecho urbano de rodovia; e

II – cinco quilômetros, quando instalados em rodovia.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O emprego de equipamentos eletrônicos para medir a velocidade dos veículos tem sido uma constante em nosso País, tanto em vias urbanas quanto em rodovias. Em muitas vias, a adoção da fiscalização eletrônica conseguiu reduzir significativamente o número de acidentes. Entretanto, o uso indiscriminado dessa ferramenta, sem respeito aos critérios técnicos devidos para sua instalação, tem gerado uma verdadeira “indústria de multas”.

Não obstante os benefícios que a instalação dos radares pode trazer, em diversas localidades esses aparelhos vêm sendo instalados muito mais com objetivo arrecadatório do que como meio de prevenir acidentes de trânsito. Dessa forma, em muitos casos, eles não são instalados em locais mais propensos aos sinistros, mas, sim, onde poderá maximizar a receita com a aplicação do maior número de multas.

O que queremos com este projeto de lei é proteger o cidadão dessa sanha arrecadatória do Estado, disciplinando o emprego dos equipamentos eletrônicos na fiscalização de infração relativa ao excesso de velocidade. Para isso, estamos exigindo a elaboração de estudo técnico, que justifique a implantação do radar, e definindo a distância mínima a ser observada entre os aparelhos, tanto nas vias urbanas quanto nas rodovias.

Diante do aqui exposto, em razão da importância do projeto para a proteção dos cidadãos, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 19 de maio de 2015.

Deputado Lucio Mosquini

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 A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.
§ 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 cinqüenta 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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.745, DE 2015

(Do Sr. Fabio Reis)

Altera a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a destinação, em proveito da Polícia Rodoviária Federal, de receita decorrente de apreensão, remoção e/ou guarda de veículos e animais realizadas em rodovias federais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os artigos 2º e 5º da Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 2º - A restituição dos veículos depositados far-se-á mediante o pagamento:

I - das multas e taxas devidas;

II - das despesas com a remoção, apreensão ou retenção, guarda e das referentes a notificações e editais, mencionadas nos artigos subsequentes. (NR)

Parágrafo único. Quando a apreensão, remoção e guarda do veículo ou animal for realizada pela Polícia Rodoviária Federal, os valores devidos a título de despesas com

remoção, apreensão e guarda destes bens serão destinados à Superintendência da Polícia Rodoviária Federal do Estado onde a referida apreensão, retenção e guarda ocorreu.

“Art. 5º .....

.....

§ 2º Do produto apurado na venda, serão deduzidas as despesas decorrentes do leilão e as previstas no art. 2º desta Lei, na seguinte ordem de prioridade:

I – comissão de leiloeiro e serviços de remoção e guarda do veículo ou animal;

II – tributos, multas e encargos legais devidos;

III – despesas referentes a notificações e editais, mencionadas nos artigos subsequentes.

§ 3º O saldo restante, se houver, será recolhido ao Banco do Brasil S.A., à disposição da pessoa que figurar na licença como proprietária do veículo ou de seu representante legal.

§ 4º Quando a apreensão, remoção e guarda do veículo ou animal levado a leilão houver sido realizada pela Polícia Rodoviária Federal, os valores devidos a título de despesas com remoção e guarda destes bens serão destinados à Superintendência da Polícia Rodoviária Federal do Estado onde a apreensão, retenção e guarda ocorreu.

Art. 2º A Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

Art. 6º-A Em caso de concessão de serviço público de remoção e guarda de veículo ou animal, o edital de licitação deverá estipular o valor das tarifas e encargos relativos à prestação dos serviços, bem como a forma de sua atualização e revisão.

Parágrafo único. O valor estipulado com base no *caput* será o parâmetro utilizado para os casos em que a apreensão, remoção e guarda do veículo ou animal for realizada pela Polícia Rodoviária Federal, em rodovias não abarcadas por concessão, devendo os valores devidos a este título ser destinados à Superintendência da Polícia Rodoviária Federal do Estado onde a referida apreensão, retenção e guarda ocorreu.

Art. 6º-B Em caso de concessão de serviço público de remoção e guarda de veículo ou animal, o edital de licitação deverá estipular a obrigação de a concessionária disponibilizar espaços adequados à guarda dos veículos ou animais removidos de modo a evitar a deterioração ou perdimento dos mesmos.

Art. 3º O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 328 Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública. (NR)

§ 1º O valor arrecadado com a hasta pública será destinado ao pagamento de despesas relativas ao bem apreendido, obedecida a seguinte ordem de prioridade:

I – despesas referentes a apreensão, remoção, estada, guarda e leilão;

II – tributos, multas e encargos legais devidos;

III – despesas referentes a notificações e editais.

§ 2° O saldo restante, se houver, será depositado à conta do ex proprietário, na forma da Lei. ”

§ 3º Quando a apreensão, remoção e guarda do veículo ou animal levado à hasta pública houver sido realizada pela Polícia Rodoviária Federal, os valores devidos a título de despesas com remoção e guarda destes bens serão destinados à Superintendência da Polícia Rodoviária Federal do Estado onde a apreensão, retenção e guarda ocorreu.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor cento e vinte dias contados de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A situação de extrema lotação dos depósitos e pátios das polícias no Brasil tem sido objeto de preocupação dos legisladores, bem como dos Poderes Judiciário e Executivo. Contudo, nem mesmo as alterações legislativas que abreviaram a realização de leilões foram suficientes para resolver o problema da competência adicional imputada à Polícia Rodoviária Federal.

Segundo dados do Governo Federal, há 64 mil quilômetros de rodovias federais, cujo patrulhamento e policiamento ostensivo compete à Polícia Rodoviária Federal (PRF). Da atuação e intensiva fiscalização da PRF resultou um acúmulo de aproximados 40 mil veículos nos pátios da PRF em 2013, segundo dados do Sistema de Recolhimento e Liberação de Veículos – SILVER (2013).

Ocorre que, como guardar veículos e outros bens não é competência da PRF, os postos não dispõem de infraestrutura para a proteção dos mesmos. Contudo, há diversas decisões judiciais no sentido de que a responsabilidade por eventuais furtos é da PRF enquanto o bem não for devolvido ao seu proprietário ou levado a leilão, inclusive com concessão de indenização por danos materiais em causas propostas contra a PRF.

Esse quadro vem gerando problemas graves pois a PRF não consegue fazer frente a uma demanda tão significativa de bens com uma destinação final suficientemente célere de modo a evitar todos os danos. Isto se deve em razão da deficiência no número de pessoal, bem como ao fato de esta ser uma competência adicional com a qual a PRF está tendo que arcar sem, contudo, dispor dos meios necessários para tanto.

Assim, o que se vê é um abarrotamento de espaços e, de outro lado, os servidores da PRF limitados em sua capacidade de pleno trabalho dado à deficiência no número de funcionários, bem como em razão da insuficiência de equipamentos necessários a realização de um trabalho mais eficaz.

Como dito, progrediu-se no trato com a legislação ao garantir maior celeridade aos tramites da destinação dos veículos e demais bens apreendidos ou removidos, porém, a PRF não foi devidamente aparelhada para lidar com a demanda, ou seja, as

obrigações adicionais atribuídas à PRF não foram acompanhadas de apoio orçamentário- financeiro compatível.

Este projeto propõe que este erro seja minimizado ao garantir que as receitas provenientes do pagamento das despesas com remoção e guarda de veículos e animais, quando estas forem realizadas pela PRF, sejam destinadas especificamente para incremento do orçamento da Superintendência da PRF onde as ações se efetivaram.

Por oportuno, proponho também que nos casos de concessão destas ações de apreensão, remoção e guarda de veículos e animais o edital discipline a necessidade de a concessionária dos serviços disponibilizar espaços capazes de atender a demanda de forma eficiente. Além do que, propõe-se também que os editais de concessão disciplinem os valores devidos para os casos de remoção, apreensão e guarda de veículos e animais. Estes valores servirão de parâmetro para o pagamento devido à Policia Rodoviária Federal quando executar tais ações em rodovias que não são objeto de concessão.

Sala das Sessões, em 28 de maio de 2015.

Deputado **FÁBIO REIS**

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 6.575, DE 30 DE SETEMBRO DE 1978

Dispõe sobre o depósito e venda de veículos removidos, apreendidos e retidos, em todo o território nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,
Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º Os veículos removidos, retidos ou apreendidos, com base nas alíneas e, f, e g , do art. 95, da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1976, serão depositados em locais designados pelo Departamento de Trânsito dos Estados ou repartições congêneres dos Municípios.
Art. 2º A restituição dos veículos depositados far-se-á mediante o pagamento:
I - das multas e taxas devidas;
II - das despesas com a remoção, apreensão ou retenção, e das referentes a notificações e editais, mencionadas nos artigos subseqüentes.
Art. 3º Os órgãos referidos no art. 1º, no prazo de dez dias, notificarão por via postal a pessoa que figurar na licença como proprietária do veículo, para que, dentro de vinte dias, a contar da notificação, efetue o pagamento do débito e promova a retirada do veículo.
Art. 4º Não atendida a notificação por via postal, serão os interessados notificados por edital, afixado nas dependências do órgão apreensor e publicado uma vez na imprensa oficial, se houver, e duas vezes em jornal de maior circulação do local, para o fim previsto no artigo anterior e com o prazo de trinta dias, a contar da primeira publicação.
§ 1º Do edital constarão:
a) o nome ou designação da pessoa que figurar licença como proprietária do veículo;
b) os números da placa e do chassis, bem como a indicação da marca e ano de fabricação do veículo.
§ 2º Nos casos de penhor, alienação fiduciária em garantia e venda com reserva de domínio, quando os instrumentos dos respectivos atos jurídicos estiverem arquivados no órgão

fiscalizador competente, do edital constarão os nomes do proprietário e do possuidor do veículo.
Art. 5º Não atendendo os interessados ao disposto no artigo anterior, e decorridos noventa dias da remoção, apreensão ou retenção, o veículo será vendido em leilão público, mediante avaliação.
§ 1º Se não houver lance igual ou superior ao valor estimado, proceder-se-á à venda pelo maior lance.
§ 2º Do produto apurado na venda serão deduzidas as despesas previstas no art. 2º desta Lei e as demais decorrentes do leilão, recolhendo-se o saldo ao Banco do Brasil S.A., à disposição da pessoa que figurar na licença como proprietária do veículo, ou de seu representante legal.
Art. 6º O disposto nesta Lei não se aplica aos veículos recolhidos a depósito por ordem judicial ou aos que estejam à disposição de autoridade policial.
Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.
Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 30 de setembro de 1978; 157º da Independência e 90º da República.

ERNESTO GEISEL
Armando Falcão

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 XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....
Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.
Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.848, DE 2015

(Do Sr. Carlos Manato)

Altera o caput do Art. 148 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para permitir que entidades privadas credenciadas possam aplicar exame de habilitação de direção veicular.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-7761/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A presente lei altera o *caput* do Art. 148 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para permitir que entidades privadas credenciadas possam aplicar exame de habilitação de direção veicular.

Art. 2º O *caput* do Art. 148 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 148. Os exames de habilitação, inclusive 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.

....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor de em cento e vinte dias a partir de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa tem como escopo permitir que entidades privadas credenciadas junto aos órgãos de trânsito possam aplicar exames de direção veicular.

Esta proposta visa dotar de mais agilidade para a concessão de habilitação de direção, tendo em vista a grande quantidade de processos que tramitam no âmbito dos órgãos de trânsito.

É cediço que o Estado, por intermédio de seus órgãos, deve precipuamente fiscalizar a atuação dos particulares, garantindo a segurança das ações e adequando-as aos preceitos legais.

Com nítido viés de descentralização e de desburocratização, esta proposição legislativa almeja deixar também a cargo da iniciativa privada a atividade do exame de habilitação, sem descuidar da competência fiscalizatória dos órgãos de trânsito, que mantém seu poder de polícia sobre as referidas entidades, mormente para supervisionar a qualidade dos serviços descentralizados.

A possibilidade de entidades privadas também poderem aplicar os exames de direção veicular aumentará, com certeza, o número de postos de trabalho na área privada, ensejando a profissionalização do novel setor. Ademais, a administração pública terá mais condições de exercer sua atividade fiscalizatória, possibilitando a verificação da qualidade dos exames oferecidos.

Conto com o apoio dos pares para a aprovação dessa importante medida legislativa.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 2015

DEPUTADO CARLOS MANATO
SD/ES

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.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de*

2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
Art. 149. (VETADO)
Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.
Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.880, DE 2015

(Do Sr. Silvio Costa)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, e a Lei nº 9.503, de 1997, para exigir cintos de segurança nos veículos do serviço de transporte público coletivo urbano e proibir o transporte de passageiros em pé no referido serviço.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8138/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir cintos de segurança nos veículos do serviço de transporte público coletivo urbano e proibir o transporte de passageiros em pé no referido serviço.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

Art. 10-A. Os veículos utilizados na prestação do serviço de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano deverão possuir cintos de segurança em número igual à lotação, vedado o transporte de passageiros em pé no referido serviço.
Parágrafo único. A exigência de cinto de de que trata o *caput* será progressivamente incorporada aos veículos, nos termos da regulamentação. (NR)

Art. 3º O inciso I do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa vigorar com a seguinte redação:

Art. 105. .....
I – cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN;
..... (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) inclui o cinto de segurança entre os equipamentos de segurança obrigatórios para os veículos, mas, inexplicavelmente, excetua da obrigação os veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé (art. 105, inciso I), ou seja, em linhas urbanas ou de caráter urbano.

Entendemos que essa exceção é um equívoco, pois sabemos que um significativo número de acidentes de trânsito acontece em vias urbanas e em baixa velocidade, o que não significa que eles sejam menos preocupantes. Pesquisa do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) sobre os impactos econômicos dos acidentes de trânsito, publicada em 2003, mostrou que um acidente de trânsito tem custo médio de quase R$ 9 mil, sendo que os custos decorrentes de acidentes com vítimas nas aglomerações urbanas representaram dois terços dos custos totais gerados por acidentes de trânsito.

Isso mostra que todas as medidas capazes de reduzir o número e, principalmente, a gravidade dos acidentes de trânsito são bem-vindas. Nesse contexto, o uso do cinto de segurança já se comprovou altamente eficaz para reduzir as consequências dos acidentes, incluindo aqueles ocorridos em baixa velocidade.

Tal convicção nos leva a propor essa alteração na legislação vigente, de forma a tornar o cinto de segurança obrigatório também para os veículos de serviço de transporte de passageiros urbano ou de caráter urbano. Como corolário dessa obrigação, veda-se o transporte de passageiros em pé nas linhas desse serviço. O prazo de cento e oitenta dias para a entrada em vigor da medida tem por objetivo permitir a devida regulamentação da matéria, bem como as adequações necessárias no projeto dos veículos.

Na certeza de que a proposta representará um enorme ganho para a redução do número de feridos e mortos em acidentes de trânsito ocorridos nas vias urbanas, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para sua rápida aprovação e transformação em norma legal.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2015.

SILVIO COSTA
DEPUTADO FEDERAL – PSC/PE

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

.....

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas

estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.888, DE 2015

(Do Sr. Danrlei de Deus Hinterholz)

Acrescenta §2º ao art. 140 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para obrigar os Estados e o Distrito Federal a criarem Centros de Formação de Condutores destinados às pessoas com deficiência em veículos adaptados.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga os Estados e o Distrito Federal a criarem Centros de Formação de Condutores destinados às pessoas com deficiência em veículos adaptados.

Art. 2º O art. 140 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido de §2º remunerando-se o parágrafo

único:

“Art. 140.....

.....

§ 1º.....

§ 2º Compete aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, diretamente ou sob regime de permissão, a criação de Centros de Formação de Condutores destinados às pessoas com deficiência em veículos adaptados.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem como objetivo ofertar às pessoas com deficiência condições de se candidatar e se habilitar para condução de veículos automotores, principalmente motocicletas adaptadas, na qual a iniciativa privada não explora por ser um mercado economicamente inviável.

Assim sendo, este projeto obrigará o poder público estadual a constituir Centros de Formação de Condutores (CFC) destinados exclusivamente às pessoas com deficiência que necessitem de veículos adaptados.

Constatamos que a iniciativa privada não oferece os serviços de autoescola aos portadores de deficiência e não há nada que justifique o cerceamento de um direito no qual impeça o exercício pleno da cidadania. Essa é uma imposição constitucional, prevista no inciso II, do §1º do art. 227, no qual preceitua a seguinte regra:

*“**criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física**, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação”.*

No Brasil os portadores de necessidades especiais encontram dificuldades para exercerem sua cidadania, mesmo com as imposições constitucionais e legais. É o que ocorre quando se refere à habilitação veicular de motocicletas adaptadas em que esse problema é majorado.

No Brasil, o único órgão a oferecer motocicletas adaptadas para portadores de necessidades especiais realizarem aula prática e exame de direção veicular é o Departamento de Trânsito do Mato Grosso do Sul – DETRAN/MS.

As aulas da categoria “A” que ocorrem em Campo Grande - MS são realizadas em um veículo projetado para cadeirantes. A Biga, como é chamada a motocicleta, foi comprada pelo DETRAN-MS em 2012, sendo que as aulas práticas de direção veicular oferecidas são gratuitas. Os alunos fazem as aulas teóricas no Centro de Formação de Condutores-CFC de sua preferência e passam pela formação prática no

CFC do órgão. O veículo proporciona maior autonomia para o cadeirante, que não precisa de ajuda para subir ou descer do triciclo, como se observa no anexo I.

Nesses termos, conto com o apoio dos nobres pares para obrigar os Estados e o Distrito Federal, por meio dos seus órgãos executivo de trânsito, a criarem Centros de Formação de Condutores - CFC destinados a prestarem serviços de AUTO-ESCOLA aos portadores de deficiência para que possam se habilitar a conduzir automóveis e motocicletas adaptadas, garantindo assim o pleno exercício da cidadania.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2015.

DANRLEI DE DEUS HINTERHOLZ
Deputado Federal - PSD/RS

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.
§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.
§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.
§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.
§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.
§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.
§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010)*
§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.
§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.
Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem , com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão. *("Caput" do artigo com redação dada pela*

Emenda Constitucional nº 65, de 2010)
§ 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente e do jovem, admitida a participação de entidades não governamentais, mediante políticas específicas e obedecendo aos seguintes preceitos: *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*
I - aplicação de percentual dos recursos públicos destinados à saúde na assistência materno-infantil;
II - criação de programas de prevenção e atendimento especializado para as pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, bem como de integração social do adolescente e do jovem portador de deficiência, mediante o treinamento para o trabalho e a convivência, e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*
§ 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.
§ 3º O direito a proteção especial abrangerá os seguintes aspectos:
I - idade mínima de quatorze anos para admissão ao trabalho, observado o disposto no art. 7º, XXXIII;
II - garantia de direitos previdenciários e trabalhistas;
III - garantia de acesso do trabalhador adolescente e jovem à escola; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*
IV - garantia de pleno e formal conhecimento da atribuição de ato infracional, igualdade na relação processual e defesa técnica por profissional habilitado, segundo dispuser a legislação tutelar específica;
V - obediência aos princípios de brevidade, excepcionalidade e respeito à condição peculiar de pessoa em desenvolvimento, quando da aplicação de qualquer medida privativa da liberdade;
VI - estímulo do poder público, através de assistência jurídica, incentivos fiscais e subsídios, nos termos da lei, ao acolhimento, sob a forma de guarda, de criança ou adolescente órfão ou abandonado;
VII - programas de prevenção e atendimento especializado à criança, ao adolescente e ao jovem dependente de entorpecentes e drogas afins. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*
§ 4º A lei punirá severamente o abuso, a violência e a exploração sexual da criança e do adolescente.
§ 5º A adoção será assistida pelo poder público, na forma da lei, que estabelecerá casos e condições de sua efetivação por parte de estrangeiros.
§ 6º Os filhos, havidos ou não da relação do casamento, ou por adoção, terão os mesmos direitos e qualificações, proibidas quaisquer designações discriminatórias relativas à filiação.
§ 7º No atendimento dos direitos da criança e do adolescente levar-se-á em consideração o disposto no art. 204.
§ 8º A Lei estabelecerá:
I – o estatuto da juventude, destinado a regular os direitos dos jovens;
II – o plano nacional de juventude, de duração decenal, visando à articulação das várias esferas do poder público para a execução de políticas públicas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)*
Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial.
.....
.....

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. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;
III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.
§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.
§ 2º (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.890, DE 2015

(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a assinatura do infrator no auto de infração de trânsito, nos casos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivo ao art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer que, no caso de aplicação de penalidade de multa pela condução do veículo com apenas uma das mãos, pela utilização de fones nos ouvidos e pela ausência de uso do cinto de segurança, deve constar a assinatura do infrator no auto de infração.

Art. 2º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º, renumerando-se o dispositivo subsequente:

"Art. 280. .....

§ 4º Quando as infrações previstas no art. 167 e nos incisos V e VI do art. 252 forem comprovadas apenas por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, deverá constar a assinatura do condutor no auto de infração, sob pena de ele

ser arquivado. (NR)

.....”

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – admite que a comprovação da infração possa ocorrer mediante declaração da autoridade de trânsito ou de seu agente, por aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual, por reações químicas ou outro meio tecnologicamente disponível. O Código prevê, ainda, que se não for possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito deve relatar o fato no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo.

Em alguns casos, entretanto, a dispensa da assinatura do condutor no auto de infração pode ensejar eventuais enganos por parte do agente de trânsito, uma vez que a anotação da placa de identificação é efetuada com o veículo em movimento. Além disso, pode propiciar a prática de abusos, dada a dificuldade de o condutor comprovar que não incorreu na infração apontada, quando receber a notificação em seu domicílio.

Nos casos específicos de infração por dirigir com apenas uma das mãos (falando ao telefone celular, por exemplo), pelo uso de fones de ouvido ou pelo não afivelamento do cinto de segurança, quase sempre a penalidade acaba sendo imposta com base apenas na declaração do agente de trânsito, sem foto que a comprove.

Portanto, para evitar enganos e arbitrariedades, estamos propondo que, nas situações acima citadas, o auto de infração seja válido apenas quando constar a assinatura do infrator. Caso não seja feita essa identificação, o projeto prevê que o auto de infração seja arquivado.

Diante do aqui exposto, em razão da importância do projeto para a proteção dos cidadãos de bem do nosso País, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2015.

Deputado LÚCIO MOSQUINI

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 253. Bloquear a via com veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

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 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.010, DE 2015

(Do Sr. Tenente Lúcio)

Acrescenta o art. 154-A a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar que os veículos utilizados nos exames de direção veicular para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sejam dotados de câmeras de vídeo e áudio.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:
"Art. 154-A Os veículos utilizados nos exames de direção veicular deverão estar dotados de câmeras de áudio e vídeo, instaladas nas partes interna e externa dos

veículos, nos termos de regulamentação do CONTRAN."
Parágrafo único. "As gravações realizadas durante o exame deverão ser disponibilizadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito que realizou o exame, mediante solicitação do candidato."
Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O número de candidatos reprovados nos exames de direção veicular para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em todo o País atinge patamares preocupantes. Em 2014, as cidades de Juiz de Fora e Uberlândia, em Minas Gerais, por exemplo, registraram 75% de reprovações.

Diante desse lamentável quadro, o número de recursos interpostos pelos candidatos contra os resultados dos exames divulgados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito também é alto.

Entretanto, o índice de provimento dos recursos é baixo: no Estado do Rio Grande do Sul, em 2014, apenas 6% dos recursos interpostos junto ao Departamento de Trânsito (DETRAN) foram acatados.

Em geral, os candidatos alegam a falta de objetividade nos critérios adotados pelos examinadores ou que teriam sido induzidos ao erro em razão de comandos inadequados proferidos por estes examinadores.

A seu turno, via de regra, os Departamentos de Trânsito indeferem os recursos, alegando ausência de fundamentação nas reclamações dos candidatos ou mesmo inconsistência das informações prestadas. Diante da falta de provas, os resultados dos exames são mantidos.

Assim, apresento este projeto de lei, a fim que todos os fatos ocorridos durante o exame de direção veicular sejam registrados, dando maior segurança jurídica tanto para o órgão examinador, quanto ao examinado.

Propõe-se que os veículos utilizados nos exames sejam dotados de câmeras de áudio e vídeo, a serem instaladas na parte interna e na parte externa do veículo, de acordo com regulamentação a ser elaborada pelo CONTRAN.

Com a medida, pretende-se que todas as conversas entre o candidato e os examinadores, bem como os atos praticados por ambos durante o exame sejam gravados. As câmeras externas possibilitarão, ainda, filmar toda a movimentação do veículo durante o percurso. Esperamos, assim, que eventuais dúvidas quanto aos critérios de avaliação e quanto à conduta dos examinadores durante os exames sejam facilmente dirimidas, subsidiando a análise de eventuais recursos e conferindo maior transparência e idoneidade ao exame.

Além disso, a medida possui caráter pedagógico. O candidato poderá ter acesso ao áudio e às imagens gravados durante o exame e, assim, poderá verificar quais os erros cometidos e evitar que se repitam no próximo exame.

As autoescolas também poderão se utilizar dessas informações, facilitando a ação dos instrutores nas aulas práticas. Pode-se, ainda, obter elementos para avaliação da atuação desses instrutores, com vistas a melhorar a qualidade na formação de novos condutores.

Ademais, a instalação das câmeras dificultará as intenções de fraude no exame. Eventualmente, surgem denúncias de suborno proposto por examinadores e por candidatos, bem como de falsidade ideológica, quando uma pessoa realiza o exame em nome de outra.

Cabe salientar que o custo de aquisição e instalação do equipamento é baixo, principalmente se comparado com o alto custo social decorrente das frequentes reprovações e, mais ainda, com os altíssimos custos decorrentes dos inúmeros acidentes de trânsito provocados por condutores mal qualificados.

Ante o exposto, rogamos aos ilustres Deputados o apoio para a aprovação desta proposição, de modo a conferir maior transparência aos exames de direção veicular para a obtenção da CNH.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2015.

Deputado TENENTE LÚCIO

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. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602,*

de 21/1/1998

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.012, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o despachante de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do art. 25-A:

“Art. 25-A Cabe aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o credenciamento ou nomeação dos despachantes de trânsito.

Parágrafo único. O despachante de trânsito é o profissional responsável pelo manejo dos processos relativos aos veículos e seus respectivos registros nos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Os atuais dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro não fazem referência ao despachante de trânsito, uma categoria profissional reconhecida desde o século XIX e que atua como um braço da administração estadual no desembaraço de documentos e processos relativos aos veículos e seus condutores.

A importância do despachante de trânsito é inquestionável, pois este é o profissional que desenvolve ações preventivas nas transações veiculares, apoio às frotas de veículos, além de ser agente fundamental na logística de todo o sistema de transporte nacional, com qualidade e de forma rápida e ágil.

Vale ressaltar que sua inserção no plano social está absolutamente consolidada, tendo em vista sua presença em todas as Unidades da Federação, com o significativo número de cerca de 43.000 profissionais credenciados ou nomeados. Isso representa

um grande contingente de titulares, além de seus empregados e respectivos familiares vinculados a uma atividade que tende a crescer em ritmo acelerado, porquanto a cada dia é mais difícil para o cidadão comum deixar suas atividades para se dedicar aos desembaraços de um bem tão precioso como o veículo. São mais de 600.000 mil pessoas envolvidas na atividade em todo o país.

Outro aspecto fundamental é o que se refere à mobilidade e diversidade da origem do bem representado pelo veículo. A origem, o caminho e a tramitação dos documentos e registros ensejam possibilidades complexas e mesmo armadilhas difíceis de serem identificadas no cotidiano. Muitas vezes, somente profissionais qualificados e experientes são capazes de deslindar situações e ardis que evitam prejuízos insanáveis para o proprietário ou comprador de um veículo. São altas somas, às vezes a economia de uma vida inteira, envolvidas em transações dessa natureza.

Cabe destacar que o veículo não é só um meio de transporte, em muitos casos é o ganha-pão, o sustento da família. São milhões de motoristas que usam veículo próprio para sobreviver, e nesses casos a perda de seu instrumento de trabalho equivale ao impiedoso e abominável desemprego.

A previsão de dispositivo no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro fortalece a segurança jurídica e credibilidade para a categoria ao tempo em que assegura ao usuário maior confiança nos serviços contratados, com os consequentes ganhos de qualidade, rapidez e responsabilização por eventuais desvios de conduta.

Nobres Colegas Parlamentares, este Projeto de Lei evidencia e supre uma injustificável lacuna relativa aos temas trânsito e transporte, além de prestigiar a autonomia e as atribuições dos órgãos de trânsito dos Estados, porquanto os coloca não só a salvo de ingerências indevidas por parte de órgãos representativos de classe, mas também de quaisquer outros da esfera federal que porventura queiram impor-lhes práticas dissonantes da realidade e das necessidades peculiares a cada unidade federativa.

Mais, ainda, o Projeto de um lado brinda segurança jurídica àqueles que já se sabe desempenharem tais funções no território nacional, retirando-os da informalidade; por outro, deposita autoridade e poder normativo aos departamentos estaduais de trânsito, de modo a lhes conceder a autonomia necessária à seleção e à fiscalização de todos aqueles que, credenciados como despachantes de trânsito, pratiquem atos inerentes à atividade de registro, transferência e regularização de veículos e de seus proprietários.

O Projeto também rende homenagens à livre iniciativa, à dignidade da pessoa humana e aos valores sociais do trabalho, haja vista, dentre outras vantagens, possibilitar que, com o credenciamento, os municípios passem a exercer o seu direito à tributação pelos serviços prestados.

A proposição em tela não cria qualquer nova despesa aos Estados, mas sim possibilita aumento de receita com a instituição de cobrança de valores na fase de credenciamento bem como facilita um maior controle de renda e tributação pelos

serviços prestados.

Também não pretende tornar obrigatória a intervenção do despachante de trânsito nos processos relativos aos veículos e seus registros. Tem o objetivo de deixar ao cidadão a faculdade de acessar os serviços de profissionais credenciados e altamente qualificados.

Por fim, não se há perder de vista o caráter de pacificação social e de regulação que o Projeto encerra, pois enquanto atende aos reclamos de inúmeros departamentos de trânsito, põe fim a disputas existentes entre as entidades sindicais representantes da categoria de despachantes de trânsito e grupos oportunistas, que se põem a vender, ao arrepio de autorização legal e constitucional, licenças para o exercício da atividade de despachante perante os departamentos estaduais de trânsito.

Pelo exposto, esperamos contar com o apoio dos colegas Parlamentares para a aprovação da presente proposta, que proporcionará a toda a sociedade uma nova relação com os órgãos executivos de trânsito e com os abnegados profissionais da categoria dos despachantes de trânsito.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2015.

Marcelo Belinati
Deputado (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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de

pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.060, DE 2015

(Do Sr. Augusto Carvalho)

Acrescenta parágrafo único ao artigo 208 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - O artigo 208 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 208.

Parágrafo único. Não constitui infração prevista no caput o *avanço de sinal vermelho de semáforo ou de parada obrigatória no período de 23h00 as 05h00, aferido por instrumentos ou equipamentos hábeis de qualquer espécie, salvo quando houver policiamento ostensivo no local.*

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência urbana, especialmente nos grandes centros, é um fato bastante conhecido e sentido pela população, vítima de assaltos frequentes a qualquer hora do dia e em qualquer lugar. Disso dão notícia diariamente os veículos de comunicação.

Igualmente perceptível é a ausência do Poder Público, seja no policiamento efetivo e ostensivo, seja na ausência de políticas de segurança pública.

Se a ausência do Estado é notória quando se trata de proteger a população, o mesmo não se verifica quando o intuito é arrecadatório, ainda que revestido do caráter de proteção à vida. Exemplo disso é a utilização cada vez maior e mais sofisticada de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade e avanço de semáforo que resultam em alguns milhões de reais em multas, mas que pouco retornam quando se

trata de atender as finalidades previstas no artigo 320 da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

“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.”

Os equipamentos eletrônicos que atualmente pululam nas vias públicas, embora úteis para efeitos de fiscalização, são inócuos quando se trata de garantir a segurança dos usuários em situações de ameaça à vida ou ao patrimônio, como comumente ocorre em assaltos praticados em semáforos ou locais de parada obrigatória, notadamente em áreas ermas e, com maior ênfase, no período noturno.

Assim, há ocasiões em que a violência urbana acaba por colocar o cidadão em circunstâncias onde o respeito às regras de trânsito, destinadas a garantir a segurança dos usuários das vias públicas, conflita com a necessidade instintiva de defesa da vida e mesmo do patrimônio. E, nesses momentos, os equipamentos eletrônicos não são capazes, naturalmente, de fazer qualquer distinção entre a deliberada infração de uma regra de trânsito e a tentativa de fuga de uma situação de risco extremo. Ou seja, quando não é assaltado ou mesmo sequestrado (crime igualmente corriqueiro), o cidadão é multado. Aliás, injustamente multado, pois não é legítimo exigir-se de quem que seja a voluntária exposição ao risco de violação da sua incolumidade física ou do seu patrimônio, inclusive com a possibilidade de resultado fatal, nem tampouco que oponha resistência caso isto se verifique.

Desse modo, como não é razoável pretender que haja um policial em cada semáforo ou esquina, tampouco é aceitável que o cidadão seja punido por agir com cautela e preventivamente ao não imobilizar o seu veículo em semáforos ou diante de placas de parada obrigatória nos horários de menor movimento de carros e de pedestres e, portanto, mais propícios às investidas dos criminosos.

Algumas cidades costumam manter, em geral entre as 22h00 e as 06h00, os semáforos na luz amarela de forma intermitente. Todavia, mesmo nestas localidades, a prática não alcança a totalidade dos sinais semafóricos.

As estatísticas de trânsito das principais cidades indicam que o horário de menor movimento de tráfego se dá entre as 23h00 e as 05h00, coincidentemente o horário em que é maior a probabilidade de assalto em paradas de sinal. Por conseguinte, o reduzido volume de tráfego verificado nesse intervalo de tempo, associado à proporcional diminuição da probabilidade de acidentes, recomendam que não se considere como infração de trânsito o avanço de sinal vermelho de semáforo ou o de parada obrigatória entre as 23h00 e as 05h00, exatamente quando é muito mais provável a ocorrência de assaltos aos motoristas, quando não houver policiamento no local.

Deste modo, apresento a presente proposta para discussão e, espero,

aprovação pelos nobres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2015.

Deputado AUGUSTO CARVALHO
Solidariedade/DF

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração - grave;
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.

Art. 321. (VETADO)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.069, DE 2015

(Do Sr. Carlos Manato)

Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código

de Trânsito Brasileiro", para incluir § 3º ao art. 90 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a não aplicação de sanção quando o condutor ultrapassar sinal vermelho entre 23h e 5h com velocidade igual ou inferior a 30 Km/h e desde que não seja cruzamento em via com velocidade igual ou superior a 80 Km/h.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A presente inclui § 3º ao art. 90 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a não aplicação de sanção quando o condutor ultrapassar sinal vermelho entre 23h e 5h com velocidade igual ou inferior a 30 Km/h e desde que não seja cruzamento em via com velocidade igual ou superior a 80 Km/h.

Art. 2º Inclua-se § 3º ao art. 90 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

"Art. 90 .....

.....

§ 3º Aplica-se o disposto do *caput* quando o condutor ultrapassar sinal vermelho entre 23h e 5h com velocidade igual ou inferior a 30 Km/h e desde que não seja cruzamento em via com velocidade igual ou superior a 80 Km/h." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor em cento e vinte dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei que se apresenta busca abrir a discussão sobre situações que envolvem a segurança das pessoas no trânsito. A proposta envolve um escrutínio de razoabilidade sobre aquelas situações em que as normas de trânsito poderiam ceder para o bem maior que é a vida. Não se olvida que também as normas de trânsito buscam também esse desiderato.

Dessa feita, a presente proposição legislativa abre o debate sobre a sinalização entre 23h e 5h, ao tempo em que busca fixar um parâmetro para essa discussão, ou seja: propõe a não aplicação de sanção para aquelas situações de trânsito, especificamente em horários noturnos, em que os interesses do tráfego devem ceder para a incolumidade da vida.

É muito frequente o assalto a condutores quando param para obedecer a sinalizações de trânsito, principalmente nos semáforos vermelhos. Nessas situações, quando o horário for entre 23h e 5h, e desde que o condutor esteja em velocidade não muito alta e a via não seja expressa, propõe-se que as sanções não devam ser aplicadas.

Abre-se, assim, a discussão sobre o tema, aguardando-se também as razões opostas, para ao fim e ao cabo, encontrar um meio que compatibilize as regras de trânsito com a segurança dos cidadãos enquanto cidadãos, não só como condutores, tudo isso sem descurar da necessidade das normas de trânsito, que também não tem outro desiderato que não seja a preservação da vida.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2015.

DEPUTADO CARLOS MANATO
SD/ES

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. 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.103, DE 2015

(Do Sr. Jorge Solla)

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2881/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, como equipamento obrigatório de veículos novos, sinais de alerta luminoso e sonoro da falta de uso do cinto de segurança nos bancos dianteiros e traseiros.
Art. 2º O art.105 da Lei 9.503/97 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:
"Art. 105.....
VII - Os veículos novos serão equipados com sinal sonoro e luminoso, conforme regulamentação específica do CONTRAN, indicativo de alerta acusando a falta de uso do cinto de segurança nos bancos dianteiros e traseiros."
Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos 120(cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Primeiramente é preciso registrar que proposição semelhante, de autoria do Deputado Jurandy Loureiro já tramitou nesta Casa, sem contudo lograr êxito.

Embora já seja lei e haja inúmeras campanhas de conscientização, número considerável de pessoas desdenha do uso de cinto de segurança nos assentos traseiros.

A medida visa reduzir o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito pelo não uso do cinto de segurança, como foi o caso do cantor sertanejo Cristiano Araújo, de 29 anos, e sua namorada, Allana Moraes, de 19. Os dois morreram em acidente na BR-153, em Goiás, na madrugada do dia 24 de junho de 2015 e poderiam ter sobrevivido caso estivessem utilizando o item de segurança.

Há 18 anos o Código de Trânsito está em vigor e mesmo a fiscalização e a aplicação de multa não foram suficientes para mudar uma cultura de não usar o cinto no banco traseiro. O clamor popular para a morte do Cristiano Araújo pode nos deixar como legado a adoção de medidas que ajudem a reduzir o espantoso número de vítimas em acidentes de trânsito no país.

Os dispositivos de alerta para o uso de cinto de segurança emitem sinais sonoro e luminoso intermitentes cada vez que sensores identificarem a presença de passageiros no veículo sem o devido uso deste item. Este acessório já é utilizado em carros de luxo no Brasil e na maioria dos carros do mundo. É um custo muito baixo perto do impacto positivo que irá trazer na redução no número de vítimas fatais em acidentes.

Segundo dados do Datasus, em 2013 morreram 40.451 pessoas no Brasil vítimas de

acidente de trânsito, enquanto outras 170.805 ficaram feridas. O atendimento às vítimas custou R$ 231 milhões ao Sistema Único de Saúde, levando-se em conta apenas os atendimentos emergenciais. Segundo a Pesquisa Nacional de Saúde, divulgada neste ano pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), metade da população brasileira (49,8%) não usa o cinto de segurança no banco de trás.

A desobediência ao Código Brasileiro de Trânsito, que obriga o uso do cinto sob pena de multa de R$ 127,69, além de perda de 5 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O mesmo levantamento mostra que o uso do equipamento é bem mais frequente nos bancos da frente (79,4%). Segundo dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, o uso do equipamento no banco da frente pode reduzir em 45% o risco de morte. Já no banco de trás, essa redução pode chegar a 75%.

Convencido de que esta iniciativa diminuirá os riscos de lesões graves e de mortes decorrentes de acidentes de trânsito, peço apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 25 de junho de 2015.

Deputado JORGE SOLLA

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do

banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.108, DE 2015

(Do Sr. Vitor Valim)

Altera o art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230. Conduzir o veículo:

.....

V - que não esteja registrado; (NR)

.....

XXIV – que não esteja devidamente licenciado (NR)

Infração: grave

Penalidade: multa (NR)

§ 1º O veículo que tiver com atraso de pagamento do Licenciamento de que trata o inciso XXIV em período: (NR)

I - inferior ou igual a 1 (um) ano terá o prazo de 30 (trinta) dias para quitar o licenciamento implicará em infração grave e multa; (NR)

II- superior a 1 (um) ano implicará em infração gravíssima e apreensão do veículo.(NR)

§ 2º O veículo que for notificado pela falta de documentação de que trata o inciso I do § 1º, do art. 230 e após transcorrido o prazo de 30 (trinta) dias corridos do ato não quitar os débitos de licenciamento implicará em infração gravíssima e terá como penalidade a apreensão do veículo.(NR)

§ 3º A restituição do veículo apreendido em decorrência da penalidade aplicada só ocorrerá mediante prévio pagamento do Licenciamento, multas, taxas impostas em legislação específica e mediante apresentação documento de licenciamento quitado." (NR)

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

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O atual Código de Trânsito Brasileiro dispõe em seu art. 230 que conduzir o veículo sem registro e devidamente licenciado terá como penalidade a multa e apreensão do veículo. Aduz, ainda, o art. 262 que o veículo apreendido será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão apreendedor, com ônus para o proprietário, pelo prazo de até 30 dias. A restituição do veículo apreendido só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção, estadia além do pagamento do próprio licenciamento do veículo.

O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) é renovado anualmente. Isto ocorre, automaticamente, com o envio do novo documento ao endereço informado pelo proprietário, desde que não haja registro de débitos relativos ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e a Taxa de Renovação do Licenciamento Anual do Veículo (TRLAV) nos últimos cinco anos, multas de trânsito e seguro obrigatório (DPVAT).

A Constituição Federal em no art. 150, IV dispõe que é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios utilizar tributo com efeito de confisco. Nesse sentido há interpretação pacificada no Supremo Tribunal Federal (STF), através da Súmula 323, onde está determinada a inadmissibilidade de apreensão de mercadorias como meio coercitivo para pagamento de tributos.

Os abusos cometidos pelo Estado são inúmeros, entre eles o reboque de

veículos com dívida de IPVA. Inúmeras são as pessoas que nos dias de hoje ficam na eminência de ter seu veículo apreendido, ressalta-se aqui, indevidamente levado para depósito, seja porque perdeu a capacidade financeira de pagar, seja pelo esquecimento, seja por motivo de alteração de endereço, seja por motivo de viagem, por está passando por problemas de saúde e impossibilitada de deslocamento, enfim o IPVA, o Licenciamento anual e o Seguro Obrigatório de seu veículo não foi quitado.

Este ato tão humilhante e constrangedor aumentam o estresse dos motoristas em todo o Brasil, principalmente quando percebe que ao terminar de fazer uma curva está dentro de uma “cilada”, “armadilha” do Detran, denominada “BLITZ”, com direito a guincho, mesmo que ele esteja com toda a sua família dentro do carro, não importando aos algozes se há algum familiar com mobilidade reduzida, mas, isso não importa, o importante é multar, guinchar e levar para o depósito", com todas as despesas por conta do cidadão. O cidadão que tem sua propriedade rebocada, se vê obrigado ainda a quitar todas as despesas decorrentes da apreensão, além disso, são coagidos a pagar diárias dos pátios, isso sem qualquer parcelamento.

Além disso, inúmeros são os obstáculos para a liberação da propriedade apreendida, confiscada, ou seja, pagamentos do IPVA em atraso, multa, reboque. Se antes não tinha condição de arcar com o pagamento do IPVA, a situação agrava-se com o acréscimo da multa, do reboque, da diária. A dificuldade para obter os valores, importa em uma maior permanência nos pátios, e consequentemente maior os gastos com as diárias e, alguns, veem seus veículos indo para leilão.

Inúmeros são os direitos ignorados e violados o direito da propriedade, o direito ao contraditório e principalmente da ampla defesa. O direito de propriedade encontra-se, alicerçado na Lei Maior, no título que aborda os “Direitos e Garantias Fundamentais”. Consequentemente o regime jurídico da propriedade, no Direito brasileiro, tem seu fundamento na Constituição.

Não obstante todo o avanço do regramento jurídico, e o aprimoramento do verdadeiro Estado Democrático de Direito, a premência do disposto no Art. 230, IV combinado com o § 2º do artigo 262 do CTB importa em autoritarismo, resquício do passado obscuro do País.

Os veículos automotores são propriedades particulares, ou seja, o cidadão, proprietário do veículo se privado de sua propriedade sem o devido processo legal é um afronte aos preceitos constitucionais. O proprietário sofre com a apreensão irregular, e ainda se vê obrigado a pagar todos os débitos relativos à arbitrariedade para que possa exercer seu direito de propriedade.

Além do mais, durando o período em que o veículo está no depósito não há qualquer garantia de integridade, eis que existem inúmeros relatos de troca de pneus, acessórios, furto de combustível, sem contar; que o dinheiro da remoção é depositado diretamente na conta do proprietário do reboque.

A prática de apreensão do bem sem direito de defesa viola o direito de milhares de brasileiros, é um retrocesso a verdadeira essência do Estado Democrático de Direito. Neste caso não há qualquer análise quanto a segurança uma vez que apenas está sendo discutido o pagamento do IPVA e não a vistoria do veículo – prevenção contra

acidentes e proteção da emissão de gases poluentes muito menos a prevenção ao roubo pelos números que crescem de carros roubados em nossas cidades.

Não podemos deixar de ressaltar que o Poder Público tem todo o aparato e dispõe dos instrumentos necessários para exigir dos proprietários de veículos o recebimento de débitos relativos à propriedade, porém, a prática da cobrança feita nas BLITZ, também fere o direito do cidadão em não ser posto em situação vexatória em cobrança de dívidas além do que já se cumpre uma tácita apreensão e penhora do bem do cidadão, para garantir que o mesmo pagará a dívida, se não, verá seu veículo ser leiloado.

Diante do exposto a supressão da expressão “devidamente licenciado” do inciso V, do art. 230 e sua inclusão em artigo específico permitirá que os proprietários de veículos automotores que ocorrerem na infração e forem notificados pelos órgãos competentes terão um prazo de 30 (trinta) dias para quitar seus débitos sob pena de terem seus veículos apreendidos em caso de reincidência.

A intenção da proposição é dar um prazo, uma segunda chance, para o proprietários do veículo automotor possa cumprir suas obrigações tributárias permitindo que em sua primeira abordagem em blitz não tenha o veículo apreendido. Trata de forma diferenciada infrações diferentes, como deve ser.

A medida que agora está sendo proposta não irá prejudicar os órgãos fiscalizadores, pois a maioria dos órgãos fiscalizadores das cidades já possuem o sistema de fiscalização eletrônica dotados de câmaras com sistema de reconhecimento óptico de caracteres. Os dados da placa são lidos e confrontados com o banco de dados do DETRANS. No mesmo momento, são fornecidas as informações associadas ao veículo, como por exemplo, se o veículo está com o licenciamento regularizado.

Desta forma, as informações contidas do banco de dados do Detran serão suficientes para armazenar os dados da presente proposição sem trazer nenhum prejuízo.

Face ao exposto, conclamo os nobres colegas Deputados a apoiarem a presente proposição.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2015.

Deputado VITOR VALIM

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

.....

Seção II
Das Limitações do Poder de Tributar

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:
I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;
II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;
III - cobrar tributos:
a) em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado;
b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou;
c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea *b*; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
IV - utilizar tributo com efeito de confisco;
V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público;
VI - instituir impostos sobre:
a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros;
b) templos de qualquer culto;
c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei;
d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão;
e) fonogramas e videofonogramas musicais produzidos no Brasil contendo obras musicais ou literomusicais de autores brasileiros e/ou obras em geral interpretadas por artistas brasileiros bem como os suportes materiais ou arquivos digitais que os contenham, salvo na etapa de replicação industrial de mídias ópticas de leitura a *laser*. *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 75, de 2013)*
§ 1º A vedação do inciso III, *b*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, IV e V; e 154, II; e a vedação do inciso III, *c*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, III e V; e 154, II, nem à fixação da base de cálculo dos impostos previstos nos arts. 155, III, e 156, I. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 2º A vedação do inciso VI, *a*, é extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo poder público, no que se refere ao patrimônio, à renda e aos serviços vinculados a suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes.
§ 3º As vedações do inciso VI, *a*, e do parágrafo anterior não se aplicam ao patrimônio, à renda e aos serviços relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exoneram o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel.
§ 4º As vedações expressas no inciso VI, alíneas *b* e *c*, compreendem somente o patrimônio, a renda e os serviços relacionados com as finalidades essenciais das entidades nelas mencionadas.
§ 5º A lei determinará medidas para que os consumidores sejam esclarecidos acerca dos impostos que incidam sobre mercadorias e serviços.
§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativas a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no artigo 155, § 2º, XII, *g*. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

§ 7º A lei poderá atribuir a sujeito passivo de obrigação tributária a condição de responsável pelo pagamento de imposto ou contribuição, cujo fato gerador deva ocorrer posteriormente, assegurada a imediata e preferencial restituição da quantia paga, caso não se realize o fato gerador presumido. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*
Art. 151. É vedado à União:
I - instituir tributo que não seja uniforme em todo o território nacional ou que implique distinção ou preferência em relação a Estado, ao Distrito Federal ou a Município, em detrimento de outro, admitida a concessão de incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento sócio-econômico entre as diferentes regiões do País;
II - tributar a renda das obrigações da dívida pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como a remuneração e os proventos dos respectivos agentes públicos, em níveis superiores aos que fixar para suas obrigações e para seus agentes;
III - instituir isenções de tributos da competência dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.
.....
.....

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse

fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....
Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.
§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.
§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.
§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.
§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.
§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.
§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
.....
.....

SÚMULA 323

É INADMISSÍVEL A APREENSÃO DE MERCADORIAS COMO MEIO COERCITIVO PARA PAGAMENTO DE TRIBUTOS.

PROJETO DE LEI N.º 2.170, DE 2015

(Do Sr. Tenente Lúcio)

Altera o art. 201 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e acrescenta art. 73-A e § único da mesma lei, para agravar infração de trânsito, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 201 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração – gravíssima

Penalidade - multa

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 73-A e § único:

Art. 73-A. A prova de infração apresentada por cidadão ao órgão fiscalizador tem validade para autuação do condutor.

Parágrafo único: as provas podem ser constituídas através de áudio, vídeo, fotografia ou outro meio único ou conjunto que comprove a infração, devendo ser encaminhadas ao órgão fiscalizador para apuração, validação e aplicação da infração pertinente.

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

JUSTIFICAÇÃO

As modificações apresentadas no referido projeto de lei objetivam primordialmente punir de forma mais gravosa o condutor que desrespeitar a distância lateral tipificada no artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro, para exigir dos condutores uma postura mais prudente e respeitosa aos ciclistas.

Estatísticas demonstram que a grande maioria dos acidentes incluídos os com morte, são por imprudência de motoristas que não respeitam a preferência do ciclista nas vias públicas. O aumento progressivo do número de ciclistas nas

grandes cidades brasileiras, somando à ineficiência do transporte público, ausência de ciclovias e desrespeito dos condutores de veículos as normas de trânsito reforçam os números de acidentes.

Apenas para ilustrar a preocupação com o meio de transporte através de bicicletas, vale ressaltar que em São Paulo o crescimento de acidentes com ciclistas foi de 34% somente em 2014.

Quanto á inclusão do Artigo 73-A no Capítulo V, embora seja o agente de trânsito a autoridade competente para aplicar a infração constatada, o cidadão no seu papel maioral de selo pelo bem estar de todos, pela paz social, tem o dever de fiscalizar nos moldes de sua competência eventuais infrações de trânsito, validado pelo órgão competente após apuração das provas apresentadas nos parâmetros do parágrafo único.

Ademais, o cidadão bem mais presente no trânsito, do que o agente dos órgãos fiscalizadores contribuirá com o estado com apresentação de provas contundentes de fatos que se passam ocultos, contribuindo para uma cultura mais cidadã e democrática.

Com base nesses e outras infinidades de fundamentos e argumentos que cada um pode expandir, peço dos nobres Pares apoio à presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 01 de julho de 2015.

Deputado TENENTE LÚCIO

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 V
DO CIDADÃO

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.
Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade

ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.
Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder a tais solicitações.

CAPÍTULO VI
DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.
§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 202. Ultrapassar outro veículo:
I - pelo acostamento;
II - em interseções e passagens de nível;
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.345, DE 2015

(Do Sr. Rômulo Gouveia)

Dispõe sobre a utilização dos meios eletrônicos de autuação para efeitos na segurança pública.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a utilização dos meios eletrônicos de autuação para efeitos na segurança pública.

Art. 2º Inclua-se o seguinte art. 280-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

"Art. 280-A Todos os meios eletrônicos com capacidade ótica, utilizados para as autuações das infrações de trânsito, deverão ser dotados de tecnologia de reconhecimento de caracteres de forma a identificar o veículo pelo número da licença.

Parágrafo único. Os meios tecnológicos de que trata o *caput* deverão ser utilizados para a identificação e para a localização de veículos envolvidos em ilícitos."

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo estabelecer que todas as câmeras utilizadas para o registro de infrações de trânsito, incluindo aquelas posicionadas nos pedágios de rodovias, devam ser capazes de reconhecer o número da licença de um veículo. Uma das finalidades dessa capacidade tecnológica é identificar aqueles que estão sendo utilizados em algum delito e, adicionalmente, saber qual é a sua posição.

Ao passar por uma dessas câmeras, a licença será identificada e, se houver algum alerta de crime envolvendo o veículo, as forças de segurança pública serão alertadas. Adicionalmente, ao passar por uma sucessão dessas câmeras, a posição do veículo será conhecida, o que facilita, em muito, a realização da repressão aos crimes que envolvem automóveis, motocicletas e caminhões entre outros.

Para tanto, decidimos realizar a inclusão de um dispositivo no Código de Trânsito, na parte em que trata da utilização dos meios eletrônicos para autuação de infrações. Os equipamentos com capacidade ótica, então, deverão ser capazes de reconhecer as placas e, a partir daí, um sistema alertará as forças de segurança pública.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 14 de julho de 2015

Deputado **RÔMULO GOUVEIA**
PSD/PB

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 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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.564, DE 2015

(Do Sr. Felipe Bornier)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro" para criar o Cadastro Nacional de Bicicletas e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei tem o objetivo de criar o Cadastro Nacional de Bicicletas, no âmbito do DENATRAN; obriga as lojas revendedoras de bicicletas a fazerem o registro de série em nota fiscal, e estabelece o prazo de 120 dias para o CONTRAN regulamentar o disposto nesta Lei.

Art. 2º Acrescente-se inciso XXX ao art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação:

"Art. 19.....

.....

XXX - Organizar e manter o Cadastro Nacional de Bicicletas – CNB." (NR)

Art. 3º Acrescente-se inciso XII ao art. 24, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação:

"Art. 24.....

.....

XII- obrigar as lojas revendedoras de bicicletas a fazerem o registro do número de série, em nota fiscal." (NR)

Art. 4º O CONTRAN no prazo improrrogável de 120 dias, regulamentará o disposto nesta Lei.

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

JUSTIFICATIVA

Este projeto de Lei tem o intuito de aumentar a proteção dos cidadãos que fazem uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte contra roubos, furtos e comércio ilegal de peças, bem como se traduz numa medida facilitadora de identificação quando houver recuperação desta por parte da polícia.

Tomando como inspiração a iniciativa da sociedade civil que lançou os seguintes sítios eletrônicos: http://www.bikeregistrada.com.br/; www.bicicletasroubadas.com.br, proponho um banco de dados nacional de bicicletas. A ideia desses bancos de dados é de que os ciclistas possam registrar suas bicicletas e dessa forma, sempre que

forem adquirir uma bicicleta, seja possível verificar se esta é produto de roubo.

Nesse viés, importante medida seria obrigar as lojas revendedoras de bicicletas a fazerem o registro de série, em nota fiscal, pois, facilitaria a identificação destas na ocorrência de roubo e furto.

Nesse sentido, a competência para regulamentar a situação das bicicletas é dos Municípios. É o que está previsto no rol do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB . Vejamos:

"Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

.....

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

.....

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal."

Assim, com a inclusão da obrigatoriedade das lojas revendedoras de bicicletas fazerem o registro do número de série, em nota fiscal, contribuiria para alimentar o banco de dados do cadastro nacional de bicicletas, bem como resolveria, por exemplo, o problema enfrentado por algumas delegacias, nas quais bicicletas roubadas e recuperadas pela polícia lotam pátios e salas de algumas unidades.

As vítimas de roubos, na maioria dos casos, não têm como comprovar a propriedade da bicicleta. Outras nem procuram as delegacias. Para piorar, a Justiça não permite que os delegados se desfaçam das bicicletas.

Assim, é de suma importância à aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 06 de agosto de 2015.

Dep. Felipe Bornier
PSD/RJ

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 II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes ¿a segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo COTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas

alfândegas, mediante delegação nos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;
XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.
§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.
§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.
§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores

ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à

unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.572, DE 2015

(Do Sr. Valdir Colatto)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo de sensor de presença.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o inciso VIII e o § 7º ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo de sensor de presença.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso VIII e § 7º:

“Art. 105 .....

.....

VIII – sensor de presença, destinado a alertar, por meio de alarme sonoro, a presença de pessoas ou animais no interior do veículo trancado, em alta temperatura, nos termos de regulamentação do Contran.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do *caput* aplica-se aos veículos novos e usados, os quais deverão ser adaptados nos prazos estabelecidos pelo Contran. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece quais equipamentos são obrigatórios nos veículos automotores, em geral aqueles relativos à segurança de condutores, passageiros e pedestres, bem como ao meio ambiente. Entretanto, os itens ali listados não são capazes de impedir a ocorrência de mortes de crianças e animais esquecidos no interior dos veículos.

As notícias de bebês e animais trancados no interior de automóveis que, lamentavelmente, acabam morrendo em decorrência de alta temperatura, são cada vez mais frequentes. Os carros trancados, com os vidros fechados, funcionam como estufas e as vítimas não suportam o calor formado ali dentro.

Assim, com o intuito de evitar que situações como essas aconteçam novamente, propomos a inclusão do inciso VIII ao art. 105 do Código de Trânsito, obrigando que todos os veículos automotores em trânsito nas vias públicas brasileiras, novos ou usados, produzidos no Brasil ou importados, a partir da publicação da lei decorrente deste projeto, contenham sensor de presença. Esse dispositivo deve captar a presença de pessoas e/ou animais no interior do veículo, quando este estiver com as portas e vidros fechados e com temperatura elevada, e emita alarme sonoro e com o pisca-alerta para avisar os motoristas.

Propomos, ainda, que a regulamentação do dispositivo fique a cargo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), tanto no tocante às especificações mínimas

necessárias do equipamento, quanto aos prazos para adequação das fábricas e dos proprietários de veículos usados.

Trata-se de proposta simples, barata e extremamente efetiva, que pretende fazer uso da tecnologia existente em favor da segurança das pessoas e dos animais. O mercado já disponibiliza vários tipos e modelos de alarme antifurtos a preços acessíveis, que se tornam menores ainda se analisados em relação ao inestimável valor que tem a vida de um filho ou de um animal de estimação.

Ante o exposto, solicito o apoio dos nobres Deputados e Deputadas para a aprovação deste projeto de lei, a fim de que tomemos uma medida efetiva na defesa da segurança dos passageiros.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2015.

Deputado VALDIR COLATTO

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.624, DE 2015

(Do Sr. Rômulo Gouveia)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor acerca de veículo de coleta de resíduos sólidos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para determinar equipamento obrigatório em veículo de coleta de resíduos sólidos dotado de sistema compactador e para vincular o transporte de trabalhador em estribo traseiro nesse tipo de veículo à observância de normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

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

I – acrescenta-se ao art. 105 o seguinte inciso:

"VII – para os veículos de coleta de resíduos sólidos dotados de sistema compactador, câmera de vídeo disposta na parte traseira e monitor de vídeo colocado à vista do condutor, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN."

II – acrescenta-se o seguinte artigo:

"*Art.109-A. O transporte de trabalhador em estribo localizado na parte traseira de veículo de coleta de resíduo sólido dotado de sistema compactador só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN*."

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos duzentos e quarenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Duas preocupações motivam a apresentação deste projeto de lei: primeira, o elevado número de ocorrências relacionadas a atropelamento ou prensagem por veículo de coleta de lixo, quando executando marcha a ré, e, segunda, o grande número de trabalhadores que se acidentam em virtude de condições precárias em que são transportados na traseira dos mesmos veículos de coleta de lixo.

Nos dois casos, trata-se de veículo de coleta dotado de sistema compactador, acessível para a deposição do lixo pela parte traseira. Na operação de serviço de coleta de resíduos em que se emprega esse tipo de veículo, é usual que os profissionais coletores, durante os deslocamentos, apoiem-se sobre o estribo traseiro, agarrando-se a alças ou barras instaladas na carroceria. Também é comum que atuem recolhendo e lançando lixo no interior do sistema compactador mesmo quando o veículo se desloca, inclusive em manobra de ré. Ambas as situações são perigosas por si mesmas, mas se tornam ainda mais na ausência de parâmetros normativos que atenuem os riscos associados a elas. O que se pode fazer?

Se ainda não é possível exigir no Brasil que os trabalhadores sejam

transportados na cabine do veículo de coleta, como é prática na Europa, ao menos que o órgão técnico competente – segundo o legislador do Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN – defina as características dos recursos de apoio e segurança que devam ser colocados à disposição deles no veículo e, ainda, limite o transporte dessa natureza a percursos pouco extensos, cumpridos a velocidades baixas. No que respeita aos atropelamentos, embora algumas medidas preventivas possam ser utilizadas (sistema de comunicação coletor-motorista, sirene de aproximação, etc.), a que se tem mostrado mais efetiva – de acordo com o artigo "*Medidas de segurança em veículos para coleta de lixo urbano: condições para manobra em ré*" (Mariana Caseño Cardozo, Renato Rocha Lieber, Conceição Aparecida Matsumoto Dutra e José Antônio Perrella Balestieri), apresentado no XXV Encontro Nacional de Engenharia de Produção, em 2005 – é o uso de câmera de vídeo na traseira do veículo, permitindo ao condutor, na marcha à ré, ter visão muito mais adequada da área posterior do que a proporcionada por espelhos retrovisores. Em face de os profissionais de coleta continuamente se aproximarem do compactador para deposição de material, e de crianças e idosos, em especial, frequentemente não darem pela execução da manobra em ré do caminhão, é preciso, de fato, que o condutor possa contar com algum expediente adicional, que amplie seu campo de visão. De resto, é como se vem procedendo nos Estados Unidos e na Europa.

Enfim, considerando que a regulamentação da matéria oferece alguns desafios, parece adequado garantir ao CONTRAN prazo mais extenso do que o usual para editar as normas correspondentes.

Sem mais, espera-se que a proposta seja alvo de interesse dos parlamentares, merecendo, se necessário for, o devido aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 12 de agosto de 2015

Deputado **RÔMULO GOUVEIA**
PSD/PB

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

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

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

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir

do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou Finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.819, DE 2015

(Do Sr. Rogério Rosso)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências".

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12.....

.....

Parágrafo único. As normas e regulamentos previstos no caput deste artigo, após sua entrada em vigor, serão apreciadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal.

.....

Art. 64 Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista em regulamento do CONTRAN.

§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivos de ajustes, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior, nacionais ou importados, são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio, devendo receber selo de qualidade do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

§ 4º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

§ 5º. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.

§ 6º O transporte de crianças menores de dez anos em veículos equipados com dispositivo suplementar de retenção (*airbag*) será regulado pelo CONTRAN.

.....

Art. 105.....

VI - para as bicicletas, a campainha, o capacete, a sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e o espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - .....

VIII - sistema de antitravamento de rodas - ABS, nos veículos de passageiros e de carga, nacionais e importados.

IX – extintor de incêndio obrigatório para os veículos de carga, facultado seu uso no veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até sete pessoas, incluindo o condutor.

X – dispositivo antifurto que deverá ser dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo.

.....

§ 7º O disposto no inciso X deste artigo deve observar as seguintes disposições:

I - não se aplica aos veículos de uso bélico;

II - o equipamento antifurto e o sistema de rastreamento deverão ser previamente homologados pela Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados, e pelo DENATRAN;

III – fica a critério do proprietário do veículo decidir sobre a habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento e localização, definindo o seu tipo e a abrangência;

IV - para os veículos dotados de dispositivo de rastreamento, devidamente habilitado por operadora, será assegurado aos seus proprietários à redução do valor do seguro contratado, nos termos de regulamento da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

.....

Art. 120.....

.....

§ 3º As motocicletas e motonetas zero quilômetro só poderão ser retiradas de seus revendedores após o registro no órgão de trânsito competente.

.....

“Art 130.....

.....

§ 3º As motocicletas e motonetas zero quilômetro só poderão ser retiradas de seus revendedores após o licenciamento no órgão de trânsito competente”. (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A política de trânsito do Brasil é norteada pelos preceitos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, mas sobretudo, operacionalizada por normas infra legais, especificamente pelas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Assim sendo, surge a necessidade de consolidação dessas normas já existentes no CTB, de modo a garantir maior segurança jurídica aos cidadãos e ao poder público, assim como a criação de mecanismos capazes de ampliar a participação do poder legislativo na formulação de políticas públicas de trânsito.

O art. 12 do CTB estabelece o rol de competências do CONTRAN. Dentre essas competências está à edição de resoluções para regulamentar as diretrizes do Código.

Muitos são os questionamentos sobre os limites dessas competências no âmbito do Congresso Nacional. O exemplo mais recente é o Projeto de Decreto Legislativo – PDC nº 142/2015, cujo objetivo é sustar a Resolução nº 533/2015 que torna *"obrigatória a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos escolares"*, sem que haja previsão expressa no CTB sobre a matéria. O mesmo ocorreu com a Resolução nº 493/2014, que obrigava a utilização de simuladores de direção nas autoescolas, sendo, também, objeto de questionamentos na Câmara dos Deputados por meio do PDC nº 1.498/2014.

Mesmo sem previsão expressa, o CONTRAN deliberou que seria necessário o uso de "cadeirinhas" em transporte escolar para as crianças de até sete anos e meio de idade, assim como jugou necessário o uso de simuladores de direção nas autoescolas, sem a anuência expressa do Poder Legislativo. Neste momento, resta ao Congresso Nacional, respeitado o princípio da *separação dos poderes* previsto no inciso III, do § 4º art. 60 da Constituição Federal, discutir esta proposição, de modo a estabelecer os limites do poder regulamentar do CONTRAN, por meio de mecanismos de homologação de suas resoluções após sua entrada em vigor.

A forma de controle estabelecida nesta proposição se fundamenta no inciso X do art. 49 da Constituição Federal, o qual prescreve que compete exclusivamente ao Congresso Nacional *"fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta".*

Nesta proposição busca-se, também, alterar o art. 105 do CTB, de modo a ampliar o rol de equipamentos obrigatórios previstos na Lei, cuja normatização consta apenas de resolução, cabendo algumas considerações sobre esses equipamentos, de modo a se incluir expressamente no CTB:

• Sistema antitravamento de rodas – ABS: equipamento cuja regulação consta na Resolução nº 380/2011;

• Extintor de incêndio: equipamento regulação constante apenas na Resolução nº 140/2015;

• Dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha/bebê conforto): equipamento regulado apenas pela Resolução nº 277/2008.

No inciso VI do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro impõem-se como equipamentos obrigatórios para as bicicletas *"a campainha, sinalização noturna dianteira,*

traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo". No entanto, tal dispositivo não contemplou o capacete nessa lista de equipamentos obrigatórios. Isso implica na necessidade de incluirmos o capacete, mesmo não sendo equipamento destinado à bicicleta, mas inerente ao seu uso, ou seja, destinado à segurança do ciclista.

Como inovação enquanto equipamento obrigatório, apresenta-se o sistema antifurto, dispositivo que deverá ser dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo. Tanto o equipamento antifurto quanto o sistema de rastreamento deverão ser previamente homologados pela ANATEL, órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados, e pelo DENATRAN. Ficará a critério do proprietário do veículo decidir sobre a habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento e localização, definindo o seu tipo e a abrangência. Caso o proprietário resolva habilitar o equipamento, a seguradora terá de conceder desconto na contratação do seguro, mediante regulação da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

Por fim, este projeto cria também mecanismos que evitem a venda de motocicletas e motonetas sem essas estarem vinculadas formalmente a um condutor/responsável legal. Nesse contexto, é comum, principalmente nos pequenos municípios, as motocicletas e motonetas serem comercializadas e, após sua venda, não ocorrer o devido Registo nem o respectivo Licenciamento. Com isso o Estado não arrecada os respectivos tributos, assim como não consegue identificar quem são os responsáveis por esses veículos, muitas vezes utilizados na prática de crimes e infrações gravíssimas de trânsito.

Esta medida é para obrigar que, no ato da venda, as motocicletas e motonetas já saiam das revendedoras emplacadas, independentemente de quem será o condutor, evitando assim que pessoas de má-fé comprem esses veículos com a finalidade de andar na clandestinidade, sem assumir quaisquer responsabilidades civil, administrativa, penal e tributária.

Ante o exposto, considerando a relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação deste projeto de lei, de modo a garantir maior segurança jurídica ao cidadão e evitarmos a extrapolação do poder regulamentar do CONTRAN.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2015.

DEP. ROGÉRIO ROSSO
PSD/DF

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

.....

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:
I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;
II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;
III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;
IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;
V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;
VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VIII – fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;
X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;
XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;
XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;
XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;
XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;
XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;
XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a

pesquisa e lavra de riquezas minerais;
XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.
Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificação adequada. *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994)*

.....

Seção VIII
Do Processo Legislativo

.....

Subseção II
Da Emenda à Constituição

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:
I - de um terço, no mínimo, dos membros da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal;
II - do Presidente da República;
III - de mais da metade das Assembléias Legislativas das unidades da Federação, manifestando-se, cada uma delas, pela maioria relativa de seus membros.
§ 1º A Constituição não poderá ser emendada na vigência de intervenção federal, de estado de defesa ou de estado de sítio.
§ 2º A proposta será discutida e votada em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros.
§ 3º A emenda à Constituição será promulgada pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem.
§ 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:
I - a forma federativa de Estado;
II - o voto direto, secreto, universal e periódico;
III - a separação dos Poderes;
IV - os direitos e garantias individuais.
§ 5º A matéria constante de proposta de emenda rejeitada ou havida por prejudicada não pode ser objeto de nova proposta na mesma sessão legislativa.

Subseção III
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
III - (VETADO)
IV - criar Câmaras Temáticas;
V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;
VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;
VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;
IX - responder ás consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;
XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e
XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.
Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.
.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....
Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.
Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais,

e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.
§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão, veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de qualquer um dos poderes, com indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veiculo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.
§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veiculo de uso bélico.
Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.
.....

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.
§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.
§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.
Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 533, DE 17 DE JUNHO DE 2015

Altera o § 3º do art. 1º da Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, de forma a

tornar obrigatória a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos escolares.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 12, da Lei nº9.503, 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 o que consta dos Processo Administrativos nº 80001.001777/2003-71, 80000.023423/2013-60 e 80000.021372/2014-12, resolve:
Art. 1º Alterar o § 3º do art. 1º da Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 1º...
§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi) e ao demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t."
Art. 2º Esta Resolução entra em vigor no dia 1º de fevereiro de 2016

RESOLUÇÃO Nº 493, DE 5 DE JUNHO DE 2014
Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores.
O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o 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 dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;
Considerando o acompanhamento realizado regionalmente pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, Associação Nacional dos DETRANS - AND, órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal - DETRANs, Federação Nacional das Auto Escolas - FENEAUTO e Sindicatos Regionais representantes dos Centros de Formação de Condutores, resolve:
Art. 1º Alterar o art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:
I - obtenção da ACC: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno;
II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno;
III - adição da CNH na categoria "A": mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais 3h/aula (três) no período noturno;
IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, por categoria pretendida, das quais 5h/aula (cinco) no período noturno.
V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/ aula em veículo da categoria pretendida, das quais 4h/aula (quatro) no período noturno;
§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nos incisos IV e V deste artigo, primeira parte, as aulas de prática de direção veicular para a categoria "B" poderão, de forma facultativa, ser substituídas por aulas realizadas em simulador de direção veicular, limitadas a 30% (trinta por cento) do total da carga horária.
§ 2º Para atendimento da carga horária prevista nos incisos IV e V deste artigo, parte final, as aulas de prática de direção veicular para a categoria "B" realizadas no período noturno, poderão, de forma facultativa, ser substituídas por aulas realizadas em simulador de direção veicular, limitadas a 4 (quatro) horas/aula.
§ 3º O órgão e entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, tem sua facultatividade para a adoção, de forma integral ou parcial, da substituição prevista nos parágrafos anteriores.
§ 4º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades

executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas no período noturno nos termos desta Resolução.
§ 5º É atribuição dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizar as atividades previstas nos parágrafos 1º e 2º, informando ao órgão máximo executivo de trânsito da União acerca da sua execução.
§ 6º O Departamento Nacional de Trânsito fiscalizará, direta e permanentemente, o cumprimento dos requisitos e exigências constantes desta Resolução, abrangendo a verificação da comunicação eletrônica entre os sistemas de controle e monitoramento do DENATRAN, mais especificamente com o sistema RENACH e dos órgãos executivos estaduais de trânsito com os simuladores de direção, na condição de integrantes do processo de formação de condutores incluindo a regularidade na utilização do hardware e software utilizados." (NR)
Art. 2º Alterar os itens 1.2.1, 1.4, 2.1.1 e 3.1.1, incluindo os itens 1.4.1 a 1.4.6 e 1.5, do ANEXO II, da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que passam a vigorar com a seguinte redação:
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 380, DE 28 DE ABRIL DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas - ABS.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo arts. 12 e 105, ambos do CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;
Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para os veículos automotores nacionais e importados;
Considerando a necessidade de garantir a segurança dos condutores e passageiros dos veículos;
Considerando que a instalação do sistema antitravamento das rodas - ABS, melhora a estabilidade e a dirigibilidade do veículo durante o processo de frenagem; e
Considerando também que a instalação do sistema adicional ao sistema de freio existente, que permite ao condutor manter o controle do veículo durante o processo de frenagem principalmente em pista escorregadia com possibilidade de evitar acidentes causados pelo travamento das rodas.
Considerando o constante nos processos nos 80000.017187/2010-08 e 80000.018218/2010-30, resolve:
Art. 1º Estabelecer como obrigatória a utilização do sistema de antitravamento de rodas - ABS, nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 e O4, nacionais e importados, fabricados de acordo com o cronograma de implantação contido no artigo 3º desta Resolução. (Redação dada pela Resolução 535/2015/CONTRAN/MCD)
Parágrafo Único - Para efeito desta Resolução serão utilizadas as classificações conforme tabela a seguir: (Redação dada pela Resolução 535/2015/CONTRAN/MCD)
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;
Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:
Art.1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.
§1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma

combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta- bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.
§2º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.
§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.
§ 4º Todo veículo utilizado no transporte escolar, independentemente de sua classificação, categoria e do peso bruto total - PBT do veículo, deverá utilizar o dispositivo de retenção adequado para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade." Art. 2º Esta Resolução entra em vigor no dia 1º de fevereiro de 2016. (Acrescentado pela Resolução 541/2015/CONTRAN/MCD)
Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações: (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.869, DE 2015

(Do Sr. Ezequiel Teixeira)

Altera o artigo 209 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o artigo 209 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O artigo 209 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos.

Infração - grave;

Penalidade - multa.

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

JUSTIFICATIVA

Inicialmente, cumpre esclarecer que a liberdade de locomoção encontra-se consagrada no ordenamento jurídico brasileiro, como direito fundamental, no art. 5º, XV, da Constituição, que assim dispõe:

"É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens".

Como direito fundamental, a liberdade de locomoção possui as características típicas dessa natureza de direito, tais como: a universalidade, a indivisibilidade, a complementaridade, a interdependência e a imprescritibilidade, ficando, para tanto, assegurado a qualquer cidadão o direito de locomover-se livremente, sem empecilhos, em território nacional.

Impedir a liberdade de locomoção com a incidência de penalidade pecuniária e administrativa, fere a liberdade de locomoção consagrada pelo Poder Constituinte Originário como Direito Fundamental.

Impende destacar, ainda, que em determinados casos as vias alternativas existentes não atendem ao interesse público, servindo, apenas, para justificar uma eventual cobrança de pedágio nas vias.

Com a atual carga tributária suportada pelo contribuinte, o Poder Público tem o dever de construir e manter as vias sem onerar o cidadão, sob pena, de ferir o Direito Fundamental a liberdade de locomoção.

Nesse sentido, diante da importância do assunto que se revela como Direito Fundamental a liberdade de locomoção, preenchido os requisitos legais apresento o presente Projeto de Lei, trazendo a matéria à discussão de meus pares.

Sala das Sessões, 02 de setembro de 2015.

Deputado Ezequiel Teixeira

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;
II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;
IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;
V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;
VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;
VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;
VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;
IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;
X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;
XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público,

independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela*

Emenda Constitucional nº 45, de 2004)
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 26, de 2000)* e *(Artigo com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010)*

.....
.....

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.875, DE 2015

(Do Sr. Mainha)

Dá nova redação ao parágrafo § 3º do Art.280 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, alterando

as competências das autoridades de trânsito para fins de enquadramento de penalidades

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-8054/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1o O parágrafo § 3º do art. 280 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:
VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.
§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito **fará o registro fotográfico para fins de comprovação da infração e posterior enquadramento de penalidades e** 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.
Art. 2o Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A legislação atual permite à autoridade policial ou agente de trânsito, quando o erro do motorista é aparente, o auto de infração sem avisar o condutor do veículo.
A autuação, em casos como dirigir sem cinto de segurança, falar ao celular e mudar de faixa sem dar sinal de luz indicadora de direção de veículo ou fazendo gesto convencional de braço, pode ser feita sem a obrigatoriedade da retenção do veículo nem de notificação "in loco" do condutor, sendo o caso de autuação "à distância", prevista no parágrafo 3º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
De fato, o CTB não menciona a exigência de abordagem em nenhuma hipótese. Atualmente, ela só é considerada realmente necessária nas situações óbvias, nas quais só é possível saber que o motorista cometeu a infração se for abordado, como, por exemplo, não estar portando documentos ou estar dirigindo alcoolizado.
Na prática, no que diz respeito à lavratura do auto de infração, a abordagem direta do condutor do veículo não vem mais acontecendo quando as infrações são aparentes. Considera-se que o agente é servidor público e tem fé pública. A maneira de agir fica a cargo do bom senso do policial.
Para aqueles que defendem a desnecessidade de abordagem do condutor infrator quando da flagrância, esses justificam que haveria presunção “juris tantum” (apenas de direito), ou seja, presunção relativa, válida até prova em contrário do agente. Consequentemente, caberia ao condutor derrubar a veracidade descrita no auto pela autoridade competente.
As correntes contrárias, das quais me afilio, refutando os argumentos de presunção

relativa, em caso de não abordagem, o auto de infração estaria baseado em mera presunção, o que não se coaduna com os princípios basilares da Administração Pública.

Da mesma forma, muitos condutores estranham tal procedimento, por serem surpreendidos em casa com a notificação da infração. Alegam não se lembrar de ter cometido a infração. Nos casos em que o condutor se sinta injustiçado se vê obrigado a efetuar recurso e levar junto provas que comprovem o erro do agente.

Muitos motoristas acreditam que a multa só deveria ter valor quando a autuação é feita com abordagem ou com a devida comprovação por meio de equipamentos eletrônicos. A ausência de tal procedimento geraria nulidade do ato administrativo lavrado, evidenciando e tornando inconteste o ato cometido pelo agente de trânsito como ilegal.

Quase não existem dados oficiais disponíveis nos meios de comunicação e redes sociais sobre esse tema. Apenas relatos e reclamações de condutores de veículos, que buscam o apoio da Justiça com o propósito de questionar a aplicação dessas multas.

Reportagem de 02 de Junho de 2009, publicada no site Notisul, de Tubarão-SC, intitulada “Infrações de trânsito: Cerca de 40% das multas são sem abordagem”, dá uma ideia da dimensão de um problema que atinge milhares de pessoas.

Segundo o texto de autoria da jornalista Amanda Menger, publicado no site, “cerca de 40% das duas mil multas aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) por mês, no trecho da BR-101 entre Paulo Lopes e Passo de Torres, são feitas sem a abordagem dos motoristas”. “Apesar de ser regulamentado pelo Decreto Lei 1.665, de outubro de 1995, muitas pessoas têm procurado a 2ª Delegacia da PRF, em Tubarão, para questionar a aplicação das multas.”

Ocorre que antes da informatização, o policial via uma irregularidade no trânsito e levava muito tempo para fazer o auto de infração. Ele anotava o número da placa do veículo e só depois que chegava ao posto ia consultar no sistema e gerar a multa sem abordagem.

É sabido que agentes de trânsito não mais atuam em flagrante os condutores, com o subterfúgio de impossibilidade de fazê-lo. Detalham que aquele se evadiu, sem esgotar todos os recursos disponíveis para abordagem por se tornar mais cômodo e autuam o condutor.

A boa notícia é que hoje o trabalho ganhou agilidade com a utilização de computadores de mão e o acesso à internet. A autoridade policial vê a infração e pode gerar a multa na mesma hora. Não se justifica, portanto, que todo esse acesso à tecnologia, que permite anotar a infração em tempo real, não seja comprovado com o registro fotográfico sugerido por este projeto de lei a fim de lhe dar autenticidade.

A presente proposta busca corrigir esta distorção, pois a autuação com abordagem e/ou registro fotográfico é, a meu ver, a mais adequada. Nas situações em que não é possível alcançar o carro, sugerimos a opção do registro fotográfico para evitar um possível erro no momento da anotação da placa, fazendo com que a autuação acabe sendo enviada para outro veículo.

Em síntese, com o registro fotográfico é possível comprovar, por exemplo, quando motorista e passageiro não estão usando cinto de segurança, quando o veículo está com faróis queimados à noite, quando faz uma ultrapassagem proibida, conversa ao

celular ou uso de fone de ouvido, além de deixar de indicar mudança de faixa.
Pelas razões expostas, solicito o apoio dos ilustres pares para aprovação desta matéria.

Brasília, 02 de setembro de 2015

Sala das Sessões

Mainha
Deputado Federal
Solidariedade-PI

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 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 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.896, DE 2015

(Do Sr. Silas Freire)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo registrador de velocidade, de dados do deslocamento e de utilização dos comandos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

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 incluir, como equipamento obrigatório dos veículos automotores, dispositivo inviolável registrador de velocidade, de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos do veículo (caixa preta).

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105 .....

.....

VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de velocidade, tempo e demais dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores (caixa preta), conforme regulamentação específica e cronograma de implantação definidos pelo CONTRAN.

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito atinge níveis alarmantes no Brasil. De acordo com dados do Ministério da Saúde, no ano de 2013 morreram mais de 43 mil pessoas em decorrência de acidentes de trânsito nas vias brasileiras. Muito tem sido proposto no intuito de reduzir esses índices. Todavia, para se garantir a efetividade das medidas voltadas à redução do número de mortes no trânsito deve-se conhecer melhor as

causas dos acidentes de trânsito, os fatores que contribuem para a sua ocorrência e/ou para a gravidade desses eventos.

A investigação dos acidentes de trânsito com vítima fica, em geral, a cargo da perícia criminal e tem como objetivo reconstituir a dinâmica do evento e estabelecer a respectiva causa determinante. Para atingir esse propósito, os peritos criminais analisam as circunstâncias de movimentação dos veículos e dos pedestres nos instantes imediatamente anteriores ao acidente, entre as quais as trajetórias descritas e as velocidades desenvolvidas pelos veículos, com base nos vestígios materiais produzidos no local do acidente.

No caso da velocidade, um vestígio de extrema importância são as marcas de frenagem. A partir da extensão dessas marcas, em combinação com outros elementos, o perito criminal calcula a velocidade com que trafega o veículo e, assim, pode estabelecer os fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente.

Ocorre que, nos casos de frenagem realizada por veículos dotados de freios ABS (sigla da expressão em inglês *anti-blocking system*, que significa em português *sistema de antitravamento de rodas*), como o próprio nome indica, não ocorre o travamento das rodas. Consequentemente, não são produzidas marcas de frenagem e fica inviabilizado o cálculo da velocidade desenvolvida pelo veículo, no caso de acidente. Ou seja, por um lado motoristas, passageiros e pedestres ganharam, e muito, em segurança no trânsito, por outro a perícia criminal perdeu valioso elemento de análise.

Em 28 de abril de 2011, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução nº 380, que estabelece que *“todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2014, nacionais e importados, somente serão registrados e licenciados se dispuserem de sistema de antitravamento de rodas – ABS”*. Com isso, em poucos anos toda a frota de veículos em circulação nas vias brasileiras contará com esse importante dispositivo de segurança, mas a criminalística de acidentes de trânsito ficará desprovida de um dos seus mais importantes vestígios.

Convém lembrar que a importância de se determinar a causa de um acidente de trânsito vai muito além de atribuir a responsabilidade civil ou criminal pelas consequências do evento. As informações obtidas da análise das causas dos acidentes servem de subsídio para os gestores do trânsito definirem quais as políticas e medidas mas efetivas a serem implantadas.

Como exemplo, podemos citar trecho em curva de determinada via urbana ou rodovia onde é registrado alto número de acidentes de trânsito. Por meio das perícias realizadas no local, pode-se determinar a velocidade com que trafegavam os veículos

no instante dos acidentes e, caso fique comprovada a relação dos acidentes com o excesso de velocidade, essa informação pode ser disponibilizada às autoridades responsáveis pela via, de modo que possam intervir no traçado da pista, em sinalização ou mesmo em campanha educativa.

Além disso, há situações em que os acidentes são causados por imperícia ou falta de atenção por parte do condutor do veículo. Não raras vezes, o motorista efetua manobras de deslocamento lateral, seja na mudança de faixa, seja em manobras de conversão, sem acionar a luz indicadora de direção, resultando na interceptação da trajetória de outro veículo e na consequente colisão. Ou, ainda, nos casos em que o condutor, em situação de perigo iminente, aciona equivocadamente o pedal de embreagem ao invés do pedal de freio. Nesses casos, não há como a perícia identificar a causa do acidente, deixando o episódio sem os devidos esclarecimentos.

Nesse sentido, propomos que os veículos automotores sejam obrigatoriamente equipados com dispositivo registrador de velocidade, de tempo e de demais dados de deslocamento e de acionamento dos comandos do veículo. Tais dispositivos devem ser invioláveis, de modo que preservem os dados armazenados mesmo com as avarias decorrentes de colisões, tais quais as caixas pretas dos aviões, importantes ferramentas para a elucidação de acidentes aéreos.

Importa destacar que a indústria automobilística já dispõe de tecnologia capaz de fornecer esses dados, pois muitos veículos mais caros já saem de fábrica com esse sistema. Até mesmo os veículos populares produzidos atualmente já dispõem de central eletrônica que regula o funcionamento do sistema de injeção de combustível no motor. Ou seja, não se trata de nova tecnologia, que demande altos investimentos por parte da indústria em termos de pesquisas e novos projetos. Basta a simples adaptação do sistema de injeção eletrônica à nova demanda. Com isso, o incremento de custo no preço final do veículo também será pequeno, diante do benefício na prevenção de acidentes de trânsito.

Ante o exposto, contamos como o apoio dos eminentes Pares para a presente proposta, a fim de que possamos aprovar mais uma medida em prol da segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2015.

Deputado SILAS FREIRE

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 380, DE 28 DE ABRIL DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS.
O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são

conferidas pelo arts. 12 e 105, ambos do CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;
Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para os veículos automotores nacionais e importados;
Considerando a necessidade de garantir a segurança dos condutores e passageiros dos veículos;
Considerando que a instalação do sistema antitravamento das rodas – ABS, melhora a estabilidade e a dirigibilidade do veículo durante o processo de frenagem; e
Considerando também que a instalação do sistema adicional ao sistema de freio existente, que permite ao condutor manter o controle do veículo durante o processo de frenagem principalmente em pista escorregadia com possibilidade de evitar acidentes causados pelo travamento das rodas.

Considerando o constante nos processos nos 80000.017187/2010-08 e 80000.018218/2010-30, RESOLVE:
Art. 1º Estabelecer como obrigatória a utilização do sistema de antitravamento de rodas - ABS, nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3 e O, nacionais e importados, fabricados de acordo com o cronograma de implantação contido no artigo 3º desta Resolução.

Parágrafo único. Para efeito desta Resolução serão utilizadas as classificações conforme tabela a seguir:

Categoria	**M**	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de passageiros
	M1	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista
	M2	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros que tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa não superior a 5 t
	M3	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista, e tenham uma massa máxima superior a 5 t
	N	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de cargas
	N1	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima não superior a 3,5 t
	N2	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima superior a 3,5 t e não superior a 12 t.
	N3	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima superior a 12 t
	O	Reboques (incluindo semi-reboques)

Art. 2º Para efeito desta Resolução define-se ABS como um sistema composto por uma unidade de comando eletrônica, sensores de velocidade das rodas e unidade hidráulica ou pneumática que tem por finalidade evitar o travamento das rodas durante o processo de frenagem.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.914, DE 2015

(Do Sr. Geraldo Resende)

Dá nova redação ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatória a advertência antecipada aos motoristas quanto à renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 147. .....
.....

§ 5º Caberá ao DENATRAN estabelecer procedimentos, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal, visando encaminhar advertência aos motoristas, com antecedência mínima de 30 dias, com a finalidade de alertá-los sobre o prazo final para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 6º A advertência prevista no parágrafo anterior será encaminhada por meio de correspondência individual com Aviso de Recebimento – AR, e deverá conter todas as orientações e informações necessárias para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação, tais como a documentação necessária, os locais de atendimento, os valores dos serviços e as penalidades legais decorrentes da infração."

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

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o enorme número de motoristas que possuem seus veículos apreendidos, por estar com suas carteiras nacionais de habilitações vencidas, a tomar como exemplo recente um conhecido Senador da República, que passou por este constrangimento, passo a apresentar este Projeto de Lei no intuito de possibilitar o aviso do vencimento da documentação com trinta dias de antecedência a fim de evitar sanções e apreensões desnecessárias ou arbitrárias.

É sabido que o Código de Trânsito Brasileiro prevê o exame de aptidão física e mental e que este será renovável a cada cinco anos (Art. 147, § 2º), todavia muitos motoristas deixam de proceder à renovação por motivos diversos, que vão desde a falta de ciência até a escassez de tempo.

Ainda segundo o CTB, o condutor que for flagrado com a Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de 30 dias, comete infração gravíssima e está sujeito à penalidade de multa, recolhimento da carteira e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.

Dessa forma, entendemos ser o projeto de alto interesse público, uma vez que não só ajudará os condutores a se programar para a renovação de sua CNH, como também fará diminuir o número de veículos conduzidos por motoristas que não estão em plenas condições de fazê-lo, tendo como consequência a

queda no número de apreensões.

Acreditamos que a implantação de uma eficaz política de trânsito compreende a correta educação dos motoristas, razão pela qual sugerimos que o Poder Público tome mais essa medida no sentido de diminuir os riscos a condutores e pedestres, tornando o nosso trânsito mais seguro e pacífico.

Sala das Sessões, em 08 de setembro de 2015.

Deputado GERALDO RESENDE
PMDB/MS

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 147-A. *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*
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)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.924, DE 2015

(Do Sr. Aliel Machado)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para tornar obrigatória a instalação de cinto de segurança de três pontos em micro-ônibus destinados à condução coletiva de escolares.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1006/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do inciso VI do art. 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre as exigências impostas aos veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, a instalação de cinto de segurança de três pontos nos micro-ônibus.

Art. 2º O inciso VI do art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 136 .....

.....

VI – cintos de segurança em número igual à lotação e, para micro-ônibus, cintos de segurança de três pontos em todos os assentos, conforme regulamentação específica do Contran;

..... (NR)”

Art. 3º A exigência do cinto de segurança de três pontos para os micro-ônibus especialmente destinados ao transporte coletivo de escolares, nacionais ou

importados, prevista no inciso VI do art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, aplicar-se-á dois anos a partir da data de publicação desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes de trânsito nas vias brasileiras matam mais de 43.000 pessoas por ano. Isso quase equivale à queda de um avião a cada dois dias. Incontestavelmente, são números assustadores!

Um dos dispositivos mais eficazes para a redução das mortes no trânsito é o cinto de segurança. Estudos norte-americanos sobre segurança no trânsito revelam que o uso do cinto reduz em cerca de 30% o risco de morte de passageiros em veículos envolvidos em acidentes. Nas colisões de menor gravidade, o uso do cinto diminui sobremaneira a ocorrência de lesões, principalmente nos ocupantes dos assentos dianteiros.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já considera a importância desse dispositivo de segurança e exige que todos os ocupantes do veículo usem cintos de segurança. No caso de crianças menores de sete anos e meio, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamenta a utilização dos dispositivos de retenção para o transporte desses passageiros. Nada obstante, observa-se uma lacuna no tocante ao tipo de cinto de segurança exigido para os passageiros de micro-ônibus destinados ao transporte de escolares, aí incluídas as conhecidas *vans* escolares.

A Resolução do Contran nº 14, de 6 de fevereiro de 1998, estabelece que todos os veículos automotores deverão ser dotados de cintos de segurança de três pontos em todos os assentos. No entanto, como exceção à regra, nos assentos centrais de automóveis e nos assentos para passageiros micro-ônibus, os cintos de segurança poderão ser do tipo sub-abdominais. Essa excepcionalidade foi atribuída, à época, à inviabilidade técnica de garantir a eficácia da ancoragem do terceiro ponto do cinto, situado na lateral superior do veículo.

Ocorre que Resolução do Contran nº 518, de 29 de janeiro de 2015, estabelece que todos os automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários produzidos no Brasil ou importados deverão contar com cinto de segurança de três pontos em todos os assentos voltados para a frente. Foi estabelecido o prazo de três anos para os novos projetos de veículos e o prazo de cinco anos para os veículos em produção, contados a partir da publicação dess a Resolução.

Contudo, a medida não se aplica a micro-ônibus. O que não faz sentido algum. Principalmente se considerarmos os veículos destinados ao transporte de escolares.

Por que, então, negligenciar a segurança de crianças e adolescentes que diariamente se deslocam de casa para a escola, expondo-os aos riscos de acidentes de trânsito e suas graves consequências? Por que disponibilizar o cinto de segurança de três pontos às crianças que se utilizam dos automóveis, caminhonetes ou camionetas dos pais para ir à escola e privar aquelas que usam o transporte escolar, já distantes dos cuidados e do amparo materno ou paterno? Não seriam essas crianças ainda mais vulneráveis aos perigos do trânsito?

Assim, apresento esse projeto de lei para obrigar que, no prazo de dois anos, os micro-ônibus destinados ao transporte escolar, nacionais ou importados, saiam de fábrica com cinto de segurança de três pontos em todos os assentos e rogo o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação da proposição, certo de que estaremos lançando mão de mais um recurso para preservar a vida e a integridade física dos estudantes brasileiros que se utilizam desses veículos.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2015.

Deputado ALIEL MACHADO

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 XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:
I - registro como veículo de passageiros;
II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.
Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 14, DE 6 DE FEVEREIRO DE 1998

Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do art.12 ,da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme o Decreto 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
CONSIDERANDO o art. 105, do Código de Trânsito Brasileiro;
CONSIDERANDO a necessidade de proporcionar às autoridades fiscalizadoras, as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização;
CONSIDERANDO que os veículos automotores, em circulação no território nacional, pertencem a diferentes épocas de produção, necessitando, portanto, de prazos para a completa adequação aos requisitos de segurança exigidos pela legislação; resolve:
Art. 1º Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:
I) nos veículos automotores e ônibus elétricos:
1) pára-hoques, dianteiro e traseiro;
2) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
3) espelhos retrovisores, interno e externo;
4) limpador de pára-brisa;
5) lavador de pára-brisa;
6) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
7) faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
8) luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;
9) lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
10) lanternas de freio de cor vermelha;
11) lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha;
12) lanterna de marcha à ré, de cor branca;
13) retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
14) lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
15) velocímetro,
16) buzina;
17) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
18) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
19) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
20) extintor de incêndio;
21) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19t;
22) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
23) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, naqueles dotados de motor a combustão;
24) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;
25) macaco, compatível com o peso e carga do veículo;
26) chave de roda;
27) chave de fenda ou outra ferramenta apropriada para a remoção de calotas;
28) lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem;
29) cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga;
II) para os reboques e semireboques:
1) pára-choque traseiro;

2) protetores das rodas traseiras;
3) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
4) freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes, para veículos com capacidade superior a 750 quilogramas e produzidos a partir de 1997;
5) lanternas de freio, de cor vermelha;
6) iluminação de placa traseira;
7) lanternas indicadoras de direção traseiras, de cor âmbar ou vermelha;
8) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
9) lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando suas dimensões assim o exigirem.
III) para os ciclomotores:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4) velocímetro;
5) buzina;
6) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
7) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
IV) para as motonetas, motocicletas e triciclos:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4) lanterna de freio, de cor vermelha
5) iluminação da placa traseira;
6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro;
7) velocímetro;
8) buzina;
9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
10)dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
V) para os quadricíclos:
1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3) lanterna, de cor vermelha na parte traseira;
4) lanterna de freio, de cor vermelha;
5) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
6) iluminação da placa traseira;
7) velocímetro;
8) buzina;
9) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor;
11) protetor das rodas traseiras.
VI) nos tratores de rodas e mistos:
1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
3) lanternas de freio, de cor vermelha;
4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
5) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
6) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
VII) nos tratores de esteiras:
1) faróis dianteiros, de luz branca ou amarela;
2) lanternas de posição traseiras, de cor vermelha;
3) lanternas de freio, de cor vermelha;
4) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiros e traseiros;
5) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor.
Parágrafo único: Quando a visibilidade interna não permitir, utilizar-se-ão os espelhos retrovisores laterais.
Art. 2º. Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:
I) lavador de pára-brisa:
a) em automóveis e camionetas derivadas de veículos produzidos antes de 1º de janeiro de

1974;
b) utilitários, veículos de carga, ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;
II) lanterna de marcha à ré e retrorefletores, nos veículos fabricados antes de 1º de janeiro de 1990;
III) registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:
a) nos veículos de carga fabricados antes de 1991, excluídos os de transporte de escolares, de cargas perigosas e de passageiros (ônibus e microônibus), até 1° de janeiro de 1999;
b) nos veículos de transporte de passageiros ou de uso misto, registrados na categoria particular e que não realizem transporte remunerado de pessoas;
IV) cinto de segurança:
a) para os passageiros, nos ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;
b) até 1º de janeiro de 1999, para o condutor e tripulantes, nos ônibus e microônibus;
c) para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé.
V) pneu e aro sobressalente, macaco e chave de roda:
a) nos veículos equipados com pneus capazes de trafegar sem ar, ou aqueles equipados com dispositivo automático de enchimento emergencial;
b) nos ônibus e microônibus que integram o sistema de transporte urbano de passageiros, nos municípios, regiões e microregiões metropolitanas ou conglomerados urbanos;
c) nos caminhões dotados de características específicas para transporte de lixo e de concreto;
d) nos veículos de carroçaria blindada para transporte de valores.
VI) velocímetro, naqueles dotados de registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, integrado.
Parágrafo único: Para os veículos relacionados nas alíneas "b", "c", e "d", do inciso V, será reconhecida a excepcionalidade, somente quando pertencerem ou estiverem na posse de firmas individuais, empresas ou organizações que possuam equipes próprias, especializadas em troca de pneus ou aros danificados.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 518 DE 29 DE JANEIRO DE 2015

Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.
Considerando o disposto nos artigos 103 e 105, incisos I e III, do Código de Trânsito Brasileiro;
Considerando a evolução alcançada pela indústria de fabricação dos veículos automotores, tornando-os compatíveis com a evolução tecnológica internacional;
Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para o sistema cinto de segurança e suas ancoragens dos veículos, em particular dos bancos, dos dispositivos de retenção e apoios de cabeça,

RESOLVE:

Art. 1º Os cintos de segurança afixados nos veículos, ancoragem e os apoios de cabeça deverão observar os requisitos mínimos estabelecidos nos Anexos desta Resolução.
Art. 2º Os requisitos constantes nos Anexos desta Resolução aplicar-se-ão aos novos projetos de veículos produzidos ou importados, 3 anos a partir da data de publicação desta Resolução e 5 anos a partir da data de publicação para todos os veículos em produção, sendo facultado antecipar a sua adoção total ou parcial.
§ 1º Para efeito desta Resolução considera-se novo projeto o modelo de veículo que nunca obteve o código de Marca / Modelo / Versão junto ao DENATRAN.
§ 2º Não se considera como novo projeto a derivação de um mesmo modelo básico de veículo que já possua Código de Marca / Modelo / Versão concedido pelo DENATRAN e/ou veículos cuja parte dianteira da carroceria, delimitada a partir da coluna "A" em diante, tenha semelhança estrutural e de forma ao do automóvel do qual o projeto deriva (anexo III).

Art. 3º Não se aplicam os requisitos desta Resolução às viaturas militares de que trata a Resolução CONTRAN nº 797, de 16 de maio de 1995.
Art. 4º Ficam revogadas a Resolução CONTRAN nº 44, de 21 de maio de 1998, a Resolução CONTRAN nº 48, de 21 de maio de 1998, e o Art. 1º e os §§ 1º e 2º da Resolução CONTRAN nº 220, de 11 de janeiro de 2007, de maneira que as novas solicitações para obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito-CAT, deverão atender as exigências constantes na presente Resolução, sendo facultado antecipar a sua adoção total ou parcial.
Art. 5º Os anexos desta Resolução encontram-se disponíveis no sitio eletrônico www.denatran.gov.br.
Art. 6º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Morvam Cotrim Duarte
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Ricardo Shinzato
Ministério da Defesa

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

Marta Maria Alves da Silva
Ministério da Saúde

Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente

Paulo Roberto Vanderlei Rebello Filho
Ministério das Cidades

Marcelo Vinaud Prado
Agência Nacional de Transportes Terrestre

PROJETO DE LEI N.º 2.925, DE 2015

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir os faróis de rodagem diurna entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do artigo 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir os faróis de rodagem

diurna, com dispositivo de acendimento automático, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105. .....

VIII – faróis de rodagem diurna, com dispositivo de acendimento automático concomitante à partida do motor, segundo normas e cronograma de implantação estabelecidos pelo CONTRAN.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O acendimento dos faróis durante o dia começou a ser adotado na Europa na década de 70 do século passado, com o objetivo de aumentar a visibilidade do veículo e evitar colisões frontais. Estudos apontam que um veículo com faróis acesos durante o dia, trafegando em sentido contrário, pode ser avistado mais facilmente, possibilitando, assim, reduzir a ocorrência de acidentes de trânsito.

Por outro lado, os faróis de rodagem diurna ou *Daytime Running Ligths* – DRL – já são obrigatórios em diversos países do mundo, principalmente na Europa. No Canadá, onde os DRL são obrigatórios desde 1990, um estudo realizado logo após a sua adoção apurou que os veículos produzidos com o equipamento se envolveram 11% a menos em acidentes. Além disso, foi verificado que, nos carros equipados com acendedores automáticos de farol, o consumo de combustível aumentou em apenas 1%.

No Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro já prevê, no parágrafo único do art. 40, que os veículos de transporte coletivo regular de passageiros e os ciclos motorizados deverão se utilizar de farol de luz baixa durante o dia e a noite. Ao perceber que essa atitude também poderia reduzir os riscos de acidentes de trânsito nas rodovias, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – editou em 1998 a Resolução nº 18, recomendando o uso dos faróis por todos os veículos que trafegam nas rodovias federais no período diurno. Entretanto, a legislação de trânsito em vigor não obriga os faróis de uso diurno.

Nesse sentido, queremos com este projeto de lei obrigar que os veículos fabricados no Brasil sejam equipados com faróis de rodagem diurna (DRL) e com dispositivo que acenda automaticamente esses faróis com o acionamento do motor.

Desse modo, por se tratar de proposição que aponta uma solução de baixo custo para reduzir o número assustador de acidentes de trânsito que ocorre em nosso País, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para sua

aprovação.

Sala das Sessões, em 9 de setembro de 2015.

Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

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. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá ás seguintes determinação:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação publica;

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 18/98

Recomenda o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
CONSIDERANDO que o sistema de iluminação é elemento integrante da segurança ativa dos veículos;
CONSIDERANDO que as cores e as formas dos veículos modernos contribuem para mascará-los no meio ambiente, dificultando a sua visualização a uma distância efetivamente segura para qualquer ação preventiva, mesmo em condições de boa luminosidade;

RESOLVE:
Art.1º. Recomendar às autoridades de trânsito com circunscrição sobre as vias terrestres, que por meio de campanhas educativas, motivem seus usuários a manter o farol baixo aceso durante o dia , nas rodovias.
Art.2º. O DENATRAN acompanhará os resultados obtidos pelos órgãos que implementarem esta medida.
Art.3º. Esta Resolução entrará em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação, ficando revogada a Resolução 819/96.

Brasília, 17 de fevereiro de 1998.

Ministério da Justiça

Ministério dos Transportes

Ministério da Ciência e Tecnologia

Ministério do Exército

Ministério da Educação e do Desporto

Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

Ministério da Saúde

PROJETO DE LEI N.º 2.944, DE 2015

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para ampliar o prazo de suspensão do direito de dirigir nos casos de omissão de socorro por parte do condutor envolvido em acidente de trânsito com vítima.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do art. 176 e do art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para ampliar o prazo de suspensão do direito de dirigir ao condutor envolvido em acidente de trânsito com vítima que deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo.

Art. 2º O art. 176 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 176 .....

.....

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir pelo prazo máximo previsto no art. 261;

.....". (NR)*

Art. 3º O art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de três anos e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de cinco anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Frequentemente os jornais estampam casos de acidentes de trânsito com vítimas em que o condutor foge do local do fato, sem prestar socorro aos feridos. Na maioria das vezes, essa fuga está associada a outra irregularidade, seja ao consumo de bebida alcoólica, seja a alguma conduta perigosa ao volante. Ciente de que está errado e a fim de evitar ser pego em flagrante pela autoridade policial ou pela autoridade de trânsito, o infrator se evade do local do acidente, deixando pra trás dor e sofrimento a terceiros.

Em alguns casos, a vida das vítimas depende do pronto atendimento e, no caso de fuga do condutor infrator, a demora do socorro pode ser fatal. Mesmo sem ter preparo, treinamento ou condições de prestar o devido socorro, o condutor envolvido no acidente pode simplesmente fazer uma ligação telefônica pedindo socorro ao Corpo de Bombeiros ou ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) e, assim, salvar uma ou mais vidas.

Dessa feita, apresentamos o presente projeto de lei para ampliar para cinco anos o prazo da penalidade de suspensão do direito de dirigir ao condutor envolvido em acidente de trânsito com vítima que deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo. Pretendemos, com a medida, inibir a prática de omissão de socorro a vítimas de acidentes de trânsito, endurecendo as sanções ao infrator.

Assim, de modo a preservar a vida das vítimas de acidentes de trânsito, rogamos o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação da proposição.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2015.

Deputado CARLOS BEZERRA

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:
I - de prestar ou providenciar socorro à vitima, podendo fazê-lo;
II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;
III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;
IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;
V - de identificar-se ao policial e de lhe Prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa recolhimento do documento de habilitação.
Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....
Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.547, de 14/12/2011)*
§ 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, será convocado pelo órgão executivo de trânsito estadual a participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir quatorze pontos, conforme regulamentação do Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
§ 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 Após o término do curso de reciclagem, na forma do § 5º, o condutor não poderá ser novamente convocado antes de transcorrido o período de um ano. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
§ 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)*
Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.
§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.
§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.
§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.
§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.970, DE 2015

(Do Sr. Fábio Ramalho)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre equipamentos obrigatórios dos veículos destinados à coleta e compactação de lixo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2624/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório dos veículos destinados à coleta e compactação de lixo.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105. .....

I - .....

.....

VIII – para os veículos coletores compactadores de lixo, com capacidade volumétrica de seis a dezenove metros cúbicos, assentos para a guarnição de coleta.

§ 1º .....

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de veículos coletores compactadores, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 2º (segundo) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O coletor de lixo ou gari é aquele profissional que recolhe o lixo depositado nas calçadas, ruas e contêineres das nossas cidades. Recolhe o que ninguém quer mais, o que não se quer ver. Exercem papel fundamental para a saúde pública, de forma silente, discreta; pendurados quase o dia todo nos estribos dos caminhões coletores;

expostos ao sol, chuva, vapores, resíduos, ao descaso dos que descartam materiais cortantes sem o devido cuidado. Expostos ao descaso da sociedade e do Estado.

O trabalho do coletor nos remete à própria origem do termo trabalho – "*Tripalium*" – que era o instrumento de tortura para onde eram, no passado, encaminhados os escravos que não executavam suas tarefas.

Este projeto tenta amenizar a insalubridade do trabalho do coletor, por meio de uma medida singela: a adaptação de assentos nas carrocerias dos caminhões compactadores, de forma que o trajeto entre pontos de coleta possa se dar de forma confortável e segura. Trata-se de uma questão de valorização profissional, de resgate da dignidade humana.

Pelo projeto, passam a integrar o rol de equipamentos obrigatórios previstos no Código de Trânsito Brasileiro, os assentos que deverão ser adaptados nas carrocerias dos caminhões compactadores de lixo.

Tal exigência deverá ser progressivamente incorporada aos novos projetos de veículos coletores compactadores, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 2º (segundo) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação, de forma que haja tempo para que fabricantes projetem e adaptem suas plantas e que municípios possam incorporar em suas frotas, paulatinamente, os novos veículos coletores.

Entendemos que o projeto procura qualificar a atividade exercida, valorizando o profissional e atuando na mitigação de riscos de saúde ocupacional. Por essa razão, trago à consideração dos ilustres Pares o presente projeto de lei, na expectativa de sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2015.

Deputado FÁBIO RAMALHO

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.020, DE 2015

(Do Sr. Hélio Leite)

Altera dispositivo da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vincular a placa de identificação do veículo ao

seu proprietário.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta altera o § 1 do art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vincular a placa de identificação do veículo ao seu proprietário.

Art. 2º O § 1º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 115.....

.....

§ 1º As placas estão vinculadas ao proprietário e seus caracteres são individualizados para cada veículo, acompanhando-o até que ocorra mudança de propriedade ou a baixa do registro, sendo vedado, no caso de baixa, o seu reaproveitamento.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O § 1º do art. 115 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira e que os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo, acompanhando-o até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

Essa vinculação da placa ao veículo cria uma série de transtornos ao proprietário após a venda do bem, uma vez que ele depende da efetivação da transferência para que o veículo fique desvinculado do seu nome. Até que essa transferência ocorra, as multas geradas após a alienação do bem continuam sendo remetidas ao antigo proprietário e são de sua responsabilidade.

O projeto que ora apresentamos tem o objetivo de resolver essa questão ao propor a vinculação da placa do veículo ao seu proprietário, como ocorre em vários países do mundo. Dessa forma, no ato da venda, a placa do veículo seria trocada e o antigo proprietário permaneceria de posse das placas antigas. Esse procedimento evitará,

de uma vez por todas, que as pessoas de má fé deixem de transferir o veículo para o seu nome, com o objetivo de que as multas de trânsito sejam assumidas pelo dono anterior.

Pelo exposto, na tentativa de contribuir para a melhoria de vida dos proprietários de veículos em nosso País, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 16 de setembro de 2015.

Deputado HÉLIO 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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela*

Lei nº 13.154, de 30/7/2015)
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*
§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.053, DE 2015

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para incluir na multa reparatória às vítimas de crimes de trânsito parcela indenizatória às despesas realizadas pelo Sistema Único de Saúde - SUS.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 297 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"§ 4º Ao valor da multa reparatória será acrescida parcela referente às despesas realizadas pelo Sistema Único de Saúde – SUS para o tratamento da vítima, que será inteiramente revertida ao orçamento do SUS."

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

JUSTIFICAÇÃO

É notória a crônica dificuldade que o Estado Brasileiro tem para financiar adequadamente o Sistema Único de Saúde. Um dos componentes que pesam de modo importante no orçamento da saúde são os acidentes automobilísticos com

vítimas. Em 2013 foram quase 170 mil internações hospitalares por acidentes de trânsito, com gasto de aproximadamente R$ 230 milhões, uma soma vultosa sob qualquer ponto de vista que, se empregada em outras necessidades do sistema de saúde, poderia fazer grande diferença.

Há acidentes que são obra do infeliz acaso, há acidentes evitáveis e há acidentes que são resultantes de crimes de trânsito. No caso destes, seria simplesmente correto que as despesas efetuadas pelo SUS fossem ressarcidas pelo perpetrador. O Código de Trânsito, Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, já prevê em seu art. 297, a multa reparatória, devida pelo culpado de crime de trânsito à vítima que sofreu dano.

O presente projeto visa a acrescer àquela multa uma parcela específica destinada a indenizar o SUS nesses casos. Uma vez que a aplicação da multa existente depende da determinação da culpa, não haveria maiores trâmites a cumprir para efetuar a cobrança da parcela destinada ao SUS que, como prevê o projeto, seria inteiramente recolhida ao orçamento da saúde.

Convencida do mérito do presente projeto de lei, apresento-o aos nobres pares e peço seus votos para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 22 de setembro de 2015.

Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

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 XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 297. A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vitima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.

§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.

§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o

condutor do veículo cometido a infração:
I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;
II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;
III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veiculo;
V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;
VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.055, DE 2015

(Do Sr. Nelson Marquezelli)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o representante do Ministério do Trabalho e Emprego entre os integrantes do Contran.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o representante do Ministério do Trabalho e Emprego entre os integrantes do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Art. 2º O *caput* do art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXVI:

"Art. 10. .....
.....
XXVI – um representante do Ministério do Trabalho e Emprego.
..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A participação do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE – no Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – justifica-se em razão da interseção cada vez maior existente entre os acidentes de trabalho e os acidentes de trânsito.

A competência de fiscalizar a legislação trabalhista, inclusive aquela relacionada à segurança e saúde no trabalho, é exclusiva do MTE, por meio da Inspeção do Trabalho. A ocupação com maior número de óbitos do Brasil em decorrência de acidentes de trabalho é a de motorista de caminhão de rotas regionais e internacionais.

Muitas normas editadas pelo MTE têm repercussão no sistema de trânsito e vice-versa. As recentes mudanças legislativas relativas à profissão de motorista repercutiram fortemente na legislação trabalhista e de trânsito, além de terem aproximado áreas de interesse comum, a exemplo dos exames toxicológicos e dos pontos de parada.

O art. 78 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que *"os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes"*. Entretanto, dentre os ministérios citados, apenas o Ministério do Trabalho e Emprego não integra o CONTRAN.

Diante desse quadro, nada mais oportuno que incluir o representante do MTE entre os membros do CONTRAN, na medida em que a visão do Ministério do Trabalho e Emprego em muito enriquecerá os debates no âmbito daquele Conselho.

Pela relevância da medida proposta, contamos com o apoio de nossos Pares para a rápida discussão e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de setembro de 2015.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;

IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;

V - um representante do Ministério do Exército;

VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;

VII - um representante do Ministério dos Transportes;

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

X - (VETADO)

XI - (VETADO)

XII - (VETADO)

XIII - (VETADO)

XIV - (VETADO)

XV - (VETADO)

XVI - (VETADO)

XVII - (VETADO)

XVIII - (VETADO)

XIX - (VETADO)

XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXI - (VETADO)

XXII - um representante do Ministério da Saúde; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

XXIV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

XXV - 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

Art. 11. (VETADO)

.....

CAPÍTULO VI

DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

.....

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.092, DE 2015

(Do Sr. Marx Beltrão)

Inclua-se o art. 79-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no sentido de estabelecer campanha contra o uso do celular ao dirigir.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2741/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 79-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CBT, no sentido de estabelecer campanha contra o uso do celular ao dirigir.

Art. 2º Inclua-se o art. 79-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

"Art. 79-A Os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverão firmar convênio com as operadoras móveis de telecomunicações em operação no Brasil com o intuito de divulgar campanhas via mensagens curtas de texto ou outros serviços ou funcionalidades de mensagens eletrônicas, informando o número de acidentes automobilísticos, com ou sem vítimas fatais, comprovadamente provocados pelo uso do celular ao volante.

§ 1º As mensagens a que referem o caput deste artigo devem conter estatísticas do número de acidentes, bem como o tipo e o valor da penalidade prevista no CBT para o motorista.

§ 2º Aplicam-se as sanções de advertência, multa ou suspensão da venda de chips para ativação de estações móveis, em caso de descumprimento do dispositivo previsto no caput deste artigo, sem prejuízo das demais cabíveis."

Art. 3º Esta lei entra em vigor no prazo de 30 (trinta) dias da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O ato de dirigir, falar, e agora com os smartphones, ler e digitar no aparelho celular tem se tornado cada vez mais comum nas pistas e rodovias no Brasil. A falta de policiamento ostensivo é uma das causas que alimenta esta conduta tão imprudente, prevista no art. 252 do Código Brasileiro de Trânsito (CBT), aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. A multa para quem fala ou utiliza o aparelho de telefone ao dirigir é de R$ 85,13, além de quatro pontos de penalidade na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Pesquisas sobre o uso desses dispositivos demonstram que a falta de atenção no trânsito provocada pelo uso de celular aumenta, no mínimo, quatro vezes o risco de acidentes. Considerando o crescimento acelerado da base de telefones móveis no Brasil, que já atinge mais de 280 milhões de dispositivos, avaliamos que o problema adquire escala monumental e pode estar colocando em risco milhares de vidas, agravando a situação e o risco de morte num dos trânsitos mais violentos do mundo.

Em qualquer processo de aprendizagem, a tarefa de educar precede a de punir. Nesse sentido, estamos propondo a presente proposição no sentido de garantir que os motoristas sejam conscientizados da sua conduta deliberadamente culposa, que converge para a imprudência no trânsito. Ao usar o celular, o motorista assume deliberadamente o risco de causar um acidente e até mesmo a morte de uma pessoa.

Dessa forma, estamos sugerindo alteração pontual no próprio CBT, de modo que os órgãos de trânsito e as operadoras de telecomunicações atuem de maneira integrada no combate a este mal crescente na sociedade brasileira. Consideramos que o envio de mensagens à sua base de clientes é uma atividade corriqueira das operadoras de telecomunicações por meio de seus sistemas informáticos, razão pela qual o impacto financeiro desta proposição é praticamente nulo. Assim, bastaria um convênio de cooperação mútua para, através de uma medida simples e sensata, alertar os motoristas para o perigo deste tipo de infração. A responsabilidade de alimentar os dados a serem divulgados recairá sobre os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atuando de maneira orquestrada com as operadoras de telefonia móvel com sede e operações no Brasil.

Certos da relevância da medida para aumentar a segurança das pessoas no violento e em grande parte impune trânsito brasileiro, pedimos o apoio dos Deputados para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 2015.

Deputado MARX BELTRÃO

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 VI

DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

.....

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.104, DE 2015

(Do Sr. Diego Garcia)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para obrigar que o Estado arque com os custos de regravação dos caracteres de identificação no chassi, no caso que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 114 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar que o Estado arque com os custos de regravação dos caracteres de identificação no chassi, no caso de recuperação de veículo que tenha sido roubado ou furtado.

Art. 2º O art. 114 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 114 .....

.....

§ 4º Compete ao Estado arcar com os custos da regravação, no caso de recuperação de veículo que tenha sido roubado ou furtado. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 114 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que os veículos devem ser identificados obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.

A proposição em tela visa obrigar que o Estado seja o responsável pelos custos de regravação do chassi, no caso de recuperação de veículo que tenha sido roubado ou furtado. Portanto, a intenção é acrescentar o § 4º a esse artigo do CTB.

Em muitos casos que envolvem roubos e furtos, os criminosos raspam a numeração do chassi para dificultar a identificação e recuperação do veículo roubado. Uma vez recuperado esse veículo, os caracteres de identificação devem ser novamente gravados no chassi, acarretando um custo para o cidadão.

Dessa maneira, é bastante pertinente o que essa proposição objetiva, pois desonera o cidadão de arcar com custos de regravação de chassi em virtude de seu veículo ter sido furtado ou roubado por falha alheia à sua responsabilidade.

Por causa da nobre relevância desta iniciativa, esperamos contar com o apoio de todos os nossos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 2015.

Deputado DIEGO GARCIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.
§ 1º A gravação será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.
§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.
§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que faça, modificações da identificação de seu veículo.
Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.
§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.
§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.
§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido,

conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.120, DE 2015

(Do Sr. Mário Heringer)

Altera o caput do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para determinar que a lei estabeleça os equipamentos veiculares obrigatórios, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta altera o *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para determinar que a lei estabeleça os equipamentos veiculares obrigatórios.

Art. 2º. O *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem **estabelecidos em Lei**:

.....” (NR).

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

JUSTIFICATIVA

A presente propositura tem por objetivo conferir segurança jurídica aos proprietários de veículos e aos produtores e fornecedores de equipamentos veiculares no território nacional.

Como advoga o professor Fabrício Andrade:

“A segurança jurídica é um direito fundamental do cidadão. (...) Implica normalidade, estabilidade, proteção contra alterações bruscas numa realidade fático-jurídica. Significa a adoção pelo estado de comportamentos coerentes, estáveis, não

contraditórios. É também, portanto, respeito a realidades consolidadas."[3]

Já é notória, para o cidadão brasileiro, a incompetência do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para legislar diretamente sobre a obrigatoriedade de equipamentos veiculares, tamanho o emaranhado de resoluções e deliberações que se contradizem, suspendem umas às outras, adiam o cumprimento de prazos e lançam profundas dúvidas sobre o valor do ato jurídico.

Caso emblemático da ação confusa, amadora e, notoriamente incompetente de que falamos é o desfecho da longa novela, iniciada no ano de 2004, relativamente à substituição dos extintores tipo BC pelos de tipo ABC nos automóveis e outros veículos.

A Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, estabeleceu:

"Art. 1º. Nenhum veículo automotor, elétrico, reboque e semi-reboque poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do compartimento interno destinado aos passageiros.

Parágrafo único. Excetuam-se desta exigência as motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos automotores sem cabine fechada, tratores, veículos inacabados ou incompletos, veículos destinados ao mercado de exportação e os veículos de coleção.

.....

Art. 7º. **A partir de primeiro de janeiro de 2005**, todos os veículos de que trata esta Resolução deverão sair de fábrica equipados com extintor de incêndio fabricado com carga de pó ABC.

.....

Art. 8º **A partir de primeiro de janeiro de 2005**, o extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo as especificações da tabela 2 do Anexo.

.....

Art. 9º. As autoridades de trânsito deverão fiscalizar os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório, verificando os seguintes itens:

.....

Art. 10. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará o infrator à aplicação das sanções previstas no Art. 230, incisos IX e X do CTB." (Resolução CONTRAN 157/04, grifos nossos).

Dois anos depois, sem que a exigência estabelecida na Resolução 157/04 tivesse

[3] Fonte: http://professorfabricioandrade.blogspot.com.br/2010/04/o-que-e-seguranca-juridica.html, consultado em 23/09/2015.

eficácia, o Contran publica a Resolução nº 223, de 9 de fevereiro de 2007, que altera o art. 1º; revoga o §1º e altera o inciso I do §2º do art. 7º; e altera a tabela 2 do Anexo da Resolução 157/04.

No ano seguinte, a Deliberação nº 69, de 4 de junho de 2008, suspende os efeitos da Resolução nº 157/04, "Por força de decisão judicial proferida liminarmente nos autos da Ação Civil Pública nº 2005.51.01.001909-8, em trâmite na 27ª Vara Federal/RJ".

Um ano se passa até que a Deliberação nº 84, de 18 de setembro de 2009, considerando a decisão judicial proferida nos autos do processo nº 2005.02.01.002819-0 (Agravo de Instrumento nº 136028) em trâmite perante o Tribunal Regional Federal da 2ª Região (Processo Originário: Ação Civil Pública nº 2005.51.01.001909-8 – 27ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro) que reformou a decisão judicial liminar a qual suspendia os efeitos da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran, revogue a Deliberação nº 69, de 4 de julho de 2008 e, por conseguinte, restabeleça os efeitos da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do Contran.

Dois meses depois, é publicada a Resolução nº 333, de 6 de novembro de 2009, que reestabelece a vigência da Resolução 157/04 e altera seu art. 8º, definindo como **1º de janeiro de 2015** a data limite para que os veículos automotores passem a circular exclusivamente "equipados com extintores de incêndio com carga de pó ABC".

Passados seis anos – sem que a exigência contida na Resolução de 2004 tivesse eficácia – e cinco dias da data limite estabelecida quase meia década antes, surge a Deliberação nº 140, de 6 de janeiro de 2015, que novamente altera o art. 8º (§2º) da Resolução 157/04, transferindo para **1º de abril de 2015** o início da obrigatoriedade de uso dos extintores ABC.

Pouco antes de 1º de maio, é publicada a Resolução nº 521, de 25 de março de 2015, que mais uma vez altera o §2º do art. 8º da Resolução 157/04, adiando para **1º de julho de 2015** obrigação originalmente estabelecida para 1º de janeiro de 2005.

Por fim, como que vencido pelo cansaço, o Contran, por meio da Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015, decide por **tornar facultativo o uso de extintor de incêndio de pó ABC nos veículos automotores**, ressalvados os casos especiais.

Nos onze anos passados entre a publicação da Resolução 157/04 e o vergonhoso desfecho da questão, consumidores e fornecedores dos tais extintores, por tanto tempo considerados imprescindíveis à segurança do cidadão e, curiosamente, tornados repentinamente obsoletos, viram-se feitos de ioiô pelo Estado brasileiro, sem qualquer segurança jurídica e acumulando incontáveis prejuízos.

Na Justiça, acumulam-se ações pedindo a reparação de danos, enquanto outras são diariamente protocoladas.

A imprensa não se cansa de noticiar casos de fornecedores que se endividaram para atender à imensa demanda pelo tipo específico de extintor imposto pelo Contran e que agora, repentinamente, viram-se de posse de um estoque encalhado. É que o tal

extintor ABC, bem mais caro que o antigo BC, é, assim também, menos vendável quando inexiste a obrigatoriedade de seu consumo.

Sentindo-se enganado, feito de pateta ou coisa pior, o consumidor que se viu obrigado a comprar um produto caro que não terá mais uso – a exemplo do que aconteceu anteriormente com o kit de primeiros socorros – entope as redes sociais de críticas, xingamentos ao Governo e ao próprio Estado brasileiro, e dos mais diversos tipos de piadas, que são o jeito brasileiro de se manter pacífico, apesar de tudo.

Demonstrada, portanto, a reiterada incompetência do Contran, não resta a este Parlamento outra opção que não a de transferir para a lei a prerrogativa do estabelecimento de equipamentos obrigatórios em veículos no Brasil.

Ressaltamos que nossa iniciativa respeita a competência privativa da União de legislar sobre o trânsito, estabelecida pela Constituição Federal em seu art. 22, inciso XI. Mantida a iniciativa legislativa do Poder Executivo, a decisão final passa a ser competência do Congresso Nacional, em suas duas casas. Desta forma, acreditamos, terão consumidor, produtor e fornecedor de equipamentos veiculares segurança jurídica para a estabilidade da atividade econômica e para a legitimidade do próprio Estado.

Pelo exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 24 de setembro de 2015.

Deputado **MÁRIO HERINGER**
PDT/MG

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
II - desapropriação;
III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
VIII - comércio exterior e interestadual;
IX - diretrizes da política nacional de transportes;
X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
XI - trânsito e transporte;
XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
XIV - populações indígenas;
XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
XX - sistemas de consórcios e sorteios;
XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
XXIII - seguridade social;
XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
XXV - registros públicos;
XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
XXIX - propaganda comercial.
Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.
Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:
I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;
III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*
VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;
IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;
XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.
Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os

Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 157, DE 22 DE ABRIL DE 2004

Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o Artigo 105 do 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;
Considerando o art. 105, § 1º, do CTB, que estabelece que o CONTRAN determinará as especificações técnicas dos equipamentos obrigatórios,

Resolve:

Art. 1º. Nenhum veículo automotor, elétrico, reboque e semi-reboque poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do compartimento interno destinado aos passageiros.
Parágrafo único. Excetuam–se desta exigência as motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos automotores sem cabine fechada, tratores, veículos inacabados ou incompletos, veículos destinados ao mercado de exportação e os veículos de coleção.
Art. 2º. Os extintores de incêndio deverão exibir a Marca de Conformidade do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, e ser fabricados atendendo, no mínimo, as especificações do Anexo desta Resolução.
Art. 3º. Os extintores de incêndio instalados a partir de sessenta dias após a data de publicação desta Resolução deverão atender os seguintes requisitos:
I. quando em veículos previstos nos itens 1 e 4 da tabela 1 do Anexo, durabilidade mínima e validade do teste hidrostático pelo prazo de cinco anos da data de fabricação;
II. quando em veículos previstos nos itens 2 e 3 da tabela 1 do Anexo, durabilidade mínima de três anos e a validade do teste hidrostático pelo prazo de cinco anos da data de fabricação.
Parágrafo único. A partir da data constante do caput, os veículos de que trata esta Resolução poderão circular com extintor de incêndio com carga de pó ABC ou outro tipo de agente extintor, desde que o agente utilizado seja adequado às três classes de fogo e que sejam atendidos os requisitos de capacidade extintora mínima previstos na tabela 2 do Anexo desta Resolução.
Art. 4°. A durabilidade mínima, a validade do teste hidrostático e as características de manutenção e massa dos extintores de incêndio fabricados segundo a legislação vigente até sessenta dias após a data de publicação desta Resolução serão as constantes do rótulo do equipamento.
Parágrafo único. A quantidade, o tipo e a capacidade mínima dos extintores de incêndio referidos no caput, conforme os veículos que os portem, deverão atender as seguintes especificações:
I. automóvel, camioneta, caminhonete, e caminhão com capacidade de carga útil até seis toneladas: um extintor de incêndio, com carga de pó químico seco ou de gás carbônico, de um quilograma;
II. caminhão, reboque e semi-reboque com capacidade de carga útil superior a seis toneladas: um extintor de incêndio, com carga de pó químico seco ou de gás carbônico, de dois quilogramas;
III. ônibus, microônibus, reboque e semi-reboque de passageiros: um extintor de incêndio, com carga de pó químico seco ou de gás carbônico, de quatro quilogramas;
IV. veículos de carga para transporte de líquidos ou gases inflamáveis: um extintor de incêndio com carga de pó químico de oito quilogramas, ou dois extintores de incêndio com carga de gás carbônico de seis quilogramas cada.
Art. 5°. O rótulo dos extintores de incêndio deve conter, no mínimo:
I. a informação: “Dentro do prazo de validade do extintor, o usuário / proprietário do veículo deve efetuar inspeção visual mensal no equipamento, assegurando–se:
- de que o indicador de pressão não está na faixa vermelha;
- de que o lacre está íntegro;

- da presença da marca de conformidade do INMETRO;
- de que o prazo de durabilidade e a data do teste hidrostático do extintor não estão vencidos;
- de que a aparência geral externa do extintor está em boas condições (sem ferrugem, amassados ou outros danos)".

II. os procedimentos de uso do extintor de incêndio;
III. recomendação para troca do extintor imediatamente após o uso ou ao final da validade.
Art. 6º. Os extintores de incêndio deverão ser fabricados em conformidade à NBR 10.721 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.
Art. 7º. A partir de primeiro de janeiro de 2005, todos os veículos de que trata esta Resolução deverão sair da fábrica equipados com extintor de incêndio fabricado com carga de pó ABC.
§ 1º. Serão aceitos extintores de incêndio com outro tipo de agente extintor, desde que o agente utilizado seja adequado às três classes de fogo (A, B e C), e que sejam atendidos os requisitos de capacidade extintora mínima previstos na tabela 2 do Anexo desta Resolução.
§ 2º. Os extintores de incêndio instalados a partir da data constante do caput deste artigo:
I. nos veículos automotores previstos nos itens 1 e 4 da tabela 2 do Anexo, deverão ter a durabilidade mínima e a validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação, e ao fim deste prazo o extintor será obrigatoriamente substituído por um novo;
II. nos veículos automotores previstos nos itens 2 e 3 da tabela 2 do Anexo, deverão ter durabilidade mínima de três anos e validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação.
Art. 8º. A partir de primeiro de janeiro de 2005, o extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento da validade do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo as especificações da tabela 2 do Anexo.
Parágrafo único. Os extintores de incêndio substituídos deverão ser coletados e destinados, conforme legislação ambiental vigente.
Art. 9º. As autoridades de trânsito deverão fiscalizar os extintores de incêndio, como equipamento obrigatório, verificando os seguintes itens:
I. o indicador de pressão não pode estar na faixa vermelha;
II. integridade do lacre;
III. presença da marca de conformidade do INMETRO;
IV. os prazos da durabilidade e da validade do teste hidrostático do extintor de incêndio não devem estar vencidos;
V. aparência geral externa em boas condições (sem ferrugem, amassados ou outros danos);
VI. local da instalação do extintor de incêndio.
Art. 10. O descumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará o infrator à aplicação das sanções previstas no Art. 230, incisos IX e X do CTB.
Art. 11. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 12. Ficam revogadas as Resoluções do CONTRAN 560/80 e 743/89.

AILTON BRASILIENSE PIRES
Presidente

LUIZ CARLOS BERTOTTO
Ministério das Cidades – Titular

RENATO ARAUJO JUNIOR
Ministério da Ciência e Tecnologia – Titular
JUSCELINO CUNHA
Ministério da Educação

CARLOS ALBERTO F DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente

AFONSO GUIMARÃES NETO
Ministério dos Transportes – Titular

EUGENIA MARIA SILVEIRA RODRIGUES
Ministério da Saúde – Suplente

ANEXO

Tabela 1 – Extintores com carga de pó BC fabricados até trinta e um de dezembro de 2004

Item	Aplicação	Capacidade extintora mínima
1	Automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes, caminhão, caminhão trator e triciclo automotor de cabine fechada	5-B:C
2	Microônibus	10-B:C
3	Ônibus, veículos de transporte inflamável líquido ou gasoso	20-B:C
4	Reboques e semi-reboques com capacidade de carga útil maior que 6 toneladas	5-B:C

Tabela 2 – Extintores com carga de pó ABC fabricados a partir de primeiro de janeiro de 2005

Item	Aplicação	Capacidade extintora mínima
1	Automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes, caminhão, caminhão trator e triciclo automotor de cabine fechada	1-A :5-B:C
2	Micro-ônibus	2-A :10-B:C
3	Ônibus, veículos de transporte inflamável líquido ou gasoso	2-A : 20-B:C
4	Reboques e semi-reboques com capacidade de carga útil maior que 6 toneladas	1-A : 5-B:C

RESOLUÇÃO Nº 223 DE 9 DE FEVEREIRO DE 2007

Altera a Resolução n.º 157/2004, de 22 de abril, do CONTRAN, que fixa as especificações para os extintores de incêndio.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições, 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; Considerando o art. 105, § 1º, do CTB, o qual estabelece que o CONTRAN determinará as especificações técnicas dos equipamentos obrigatórios, resolve:

Art. 1º O artigo 1° da Resolução nº 157, do CONTRAN, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1° Nenhum veículo automotor poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes da tabela 2 do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor.

Art. 2º Revogar o § 1º do art. 7º da Resolução nº 157/2004, do CONTRAN.

Art. 3º O inciso I do § 2° do art. 7° da Resolução n.° 157/2004, do CONTRAN, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.7°.....

§ 2° .....

I – nos veículos automotores previstos no item 1 da tabela 2 do ANEXO, deverão ter a durabilidade mínima e a validade do teste hidrostático de cinco

anos da data de fabricação, e ao fim deste prazo o extintor será obrigatoriamente substituído por um novo;

....."

Art. 4º Alterar a tabela 2 do ANEXO da Resolução nº 157/2004, do CONTRAN, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Tabela 2 – Extintores com carga de pó ABC fabricados a partir da vigência desta Resolução.

3	inflamáveis, líquidos ou gasosos	

Art. 5.° Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA
Presidente
JAQUELINE FILGUEIRAS CHAPADENSE PACHECO
Ministério das Cidades – Suplente
RODRIGO LAMEGO DE TEIXEIRA SOARES
Ministério da Educação – Titular
JOÃO PAULO SYLLOS
Ministério da Defesa – Titular
CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
Ministério do Meio Ambiente – Suplente
WALDEMAR FINI JUNIOR
Ministério dos Transportes – Suplente
VALTER CHAVES COSTA
Ministério da Saúde – Titular

RESOLUÇÃO Nº 333, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2009.

Restabelece a vigência da Resolução n.º 157, de 22 de abril de 2004, dando nova redação ao artigo 8º, que fixa especificações para os extintores de incêndio sendo equipamentos de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN,** no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando a decisão judicial proferida nos autos do processo n.º 2005.02.01.002819-0 (Agravo de Instrumento n.º 136028) em trâmite perante o Tribunal Regional Federal da 2ª Região (Processo Originário: Ação Civil Pública nº 2005.51.01.001909-8 – 27ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro) que reformou a decisão judicial liminar a qual suspendia os efeitos da Resolução n.º 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN;
Considerando, ainda, a necessidade de garantir os direitos dos consumidores que adquiriram extintores de incêndio com carga de pó BC no período em que a Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, esteve com seus efeitos suspensos;
e Considerando o contido no Processo nº 08001.008783/2002-41,

RESOLVE:

Art. 1º Referendar a Deliberação n.º 84, de 18 de setembro de 2009, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, publicada no DOU, de 21 de setembro de 2009, que revogou a Deliberação nº. 69/08, restabelecendo os efeitos da Resolução n.º 157, de 22 de abril de 2004.
Art. 2º Alterar o artigo 8º da Resolução n.º 157, de 22 de abril de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 8º O extintor de incêndio com carga de pó BC deverá ser substituído, até o vencimento da validade do teste hidrostático, por extintor de incêndio novo com carga de pó ABC obedecendo às especificações da tabela 2 do Anexo. § 1º Os extintores de incêndio substituídos deverão ser coletados e destinados conforme legislação ambiental vigente. § 2º A partir de 1º de janeiro de 2015, os veículos automotores só poderão circular equipados com extintores de incêndio com carga de pó ABC."
Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação revogando as disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

Paulo Sérgio França de Sousa Júnior
Ministério dos Transportes

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Elcione Diniz de Macedo
Ministério das Cidades

RESOLUÇÃO Nº 521, DE 25 DE MARÇO DE 2015

Altera o § 2º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, com redação dada pelas Resoluções CONTRAN nº 333, de 06 de novembro de 2009 e nº 516 de 29 de janeiro de 2015, de forma a prorrogar o prazo fixado para a substituição dos extintores de incêndio com carga de pó BC pelos extintores de incêndio com carga de pó ABC.

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 disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 08001.008783/2002- 41,

RESOLVE:

Art. 1º Alterar o § 2º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, com redação dada pelas Resoluções CONTRAN nº 333, de 06 de novembro de 2009 e 516 de 29 de janeiro de 2015, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º .....

§ 1º .....

§ 2º A partir de 1º de julho de 2015, os veículos automotores só poderão circular equipados com extintores de incêndio com carga de pó ABC."

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

Alberto Angerami
Presidente

Pedro de Souza da Silva
Ministério da Justiça

Ricardo Shinzato
Ministério da Defesa

Alexandre Euzébio de Morais
Ministério dos Transportes

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência Tecnologia e Inovação
Rudolf de Noronha
Ministério do Meio Ambiente

Paulo Cesar de Macedo

Ministério do Meio Ambiente

Marco Antonio Vivas Motta
Ministério das Cidades

RESOLUÇÃO Nº 556, DE 17 DE SETEMBRO 2015

Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

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 institui 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,
Considerando o disposto Considerando o que consta do processo administrativo nº 80000.000521/2015-52

RESOLVE:

Art. 1º Alterar o art. 1º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 1º Esta norma torna facultativo o uso do extintor de incêndio, para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, do tipo e capacidade constantes da tabela 2 do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor.
§ 1º Os proprietários dos veículos descritos no caput poderão optar pelo uso do extintor de incêndio.
§ 2º Os fabricantes e importadores dos veículos descritos nos caput deverão disponibilizar local adequado para a instalação do suporte para o extintor de incêndio, na forma da legislação vigente.
§ 3º Os proprietários de veículos que optarem por utilizar o extintor de incêndio deverão seguir as normas dispostas nesta Resolução.
§4º É obrigatório o uso do extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, micro- ônibus, ônibus, veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos, gasosos e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros.
Art. 2º Alterar o art. 7º da Resolução CONTRAN nº 157, de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 7º Os extintores de incêndio deverão atender às seguintes exigências:
I – nos veículos automotores previstos no item 1 da tabela 2 do ANEXO, deverão ter a durabilidade mínima e a validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação, e ao fim deste prazo o extintor será obrigatoriamente substituído por um novo; (redação dada pela Resolução nº 223/07)
II. nos veículos automotores previstos nos itens 2 e 3 da tabela 2 do Anexo, deverão ter durabilidade mínima de três anos e validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação."
Art. 3º Alterar a redação do § 2º e acrescentar o § 3º ao art. 8º da Resolução CONTRAN nº 157, de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 8º ..... (...)
§ 2º A partir de 1º de outubro de 2015, os veículos automotores obrigados a utilizar o extintor de incêndio só poderão circular equipados com extintores de incêndio com carga de pó ABC.
§ 3º A partir de 1º de outubro de 2015, os proprietários de automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, que optarem pela utilização do extintor de incêndio, deverão utilizar extintores de incêndio com carga de pó ABC."
Art. 4º Alterar o art. 9º da Resolução CONTRAN nº 157, de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 9º. As autoridades de trânsito ou seus agentes deverão fiscalizar os extintores de incêndio, nos veículos em que seu uso é obrigatório, verificando os seguintes itens: (...)"
Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 6º Fica revogado o item 20, do inciso I, do art. 1º da Resolução CONTRAN nº 14, de 1998.

Alberto Angerami Presidente Guilherme Moraes Rego
Ministério da Justiça

Himário Brandão Trinas
Ministério da Defesa

Alexandre Euzébio de Morais
Ministério dos Transportes

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

Luiz Fernando Fauth
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
Edilson dos Santos Macedo
Ministério das Cidades

Marta Maria Alves da Silva
Ministério da Saúde

Marcelo Vinaud Prado
Agência Nacional de Transportes Terrestres

DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 4 DE JUlHO DE 2008

Suspende os efeitos da Resolução nº 157, de 2
de abril de 2004, do CONTRAN que fixa especificações para os extintores de incêndio.

O Presidente do CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, ad referendum do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe confere o inciso IX do art. 6º do Regimento Interno do CONTRAN e conforme o Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:
Art. 1º Por força de decisão judicial proferida liminarmente nos autos da Ação Civil Pública nº 2005.51.01.001909-8, em trâmite na 27ª Vara Federal/RJ, ficam suspensos os efeitos da Resolução nº 157/2004 do CONTRAN.
Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

DELIBERAÇÃO Nº 84, DE 18 DE SETEMBRO DE 2009

Revoga a Deliberação nº 69, de 04 de julho de 2008, que suspende os efeitos da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN, que fixa especificações para os extintores de incêndio.

O Presidente do CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, ad referendum do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso IX do artigo 6º do Regimento Interno do CONTRAN e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, Considerando a decisão judicial proferida nos autos do processo nº 2005.02.01.002819-0 (Agravo de Instrumento nº 136028) em trâmite perante o Tribunal Regional Federal da 2ª Região (Processo Originário: Ação Civil Pública nº 2005.51.01.001909-8 – 27ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro) que reformou a decisão judicial liminar a qual suspendia os efeitos da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN,

RESOLVE:

Art. 1º Revogar a Deliberação nº 69, de 4 de julho de 2008 e, por conseguinte, restabelecer os

efeitos da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN.
Art. 2º A partir da data da publicação desta Deliberação, os extintores de incêndio com carga de pó BC dos veículos em circulação, produzidos antes de primeiro de janeiro de 2005, deverão ser substituídos, até a validade do teste hidrostático, por extintores de incêndio novos com carga de pó ABC obedecendo às especificações da tabela 2 do Anexo da Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, do CONTRAN.
Art. 3º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA

DELIBERAÇÃO Nº 140, DE 6 DE JANEIRO DE 2015

Altera o § 2º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 333, de 06 de novembro de 2009, de forma a prorrogar o prazo fixado para a substituição dos extintores de incêndio com carga de pó BC pelos extintores de incêndio com carga de pó ABC.

O PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, ad referendum do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 08001.008783/2002-41,
RESOLVE:

Art. 1º Alterar o § 2º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 333, de 06 de novembro de 2009, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 8º .....
§ 1º .....
§ 2º A partir de 1º de abril de 2015, os veículos automotores só poderão circular equipados com extintores de incêndio com carga de pó ABC."
Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

MORVAM COTRIM DUARTE
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 3.385, DE 2015

(Do Sr. Mário Negromonte Jr.)

Altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar obrigatória aula em simulador de direção veicular antes do início das aulas de direção veicular.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 2741/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória aulas em

simulador de direção veicular antes do início das aulas de direção veicular.

Art. 2º - O artigo 158 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“Art. 158 .....

.....

§3º - Antes do início das aulas de direção veicular, será obrigatoriamente realizada aulas em simuladores de direção veicular de no mínimo 25% do quantitativo de aulas estabelecidas para a prática de direção veicular, cabendo ao CONTRAN estabelecer os requisitos mínimos necessários à homologação dos simuladores.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A introdução do simulador veicular pode ser uma excelente ferramenta para a segurança no trânsito. Importante destacar que o Simulador é uma ferramenta pedagógica que traz grande inovação na formação de condutores.

O uso de novas tecnologias, como no caso de simuladores de direção, é uma realidade no mundo todo, especialmente em países desenvolvidos, e o Brasil vem se destacando na melhoria contínua dos processos de formação de seus condutores.

Acreditamos que o uso desta tecnologia inovadora contribuirá para capacitar os futuros condutores, auxiliando na redução dos acidentes de trânsito.

Estudos já compravam essas constatações de que o uso de simulador veicular reduz o riscos e índices de acidentes e aumenta a segurança no trânsito:

I - O estudo “O Fiel Efeito do Simulador de Condução sobre a Eficácia da Formação”, realizado em 2007 por Allen, Park, Cook e Firentino, do Southern Califórnia Research Institute, nos Estados Unidos, revelou que o uso do simulador veicular na formação de condutores pode contribuir para baixar os altos índices de acidentes de trânsito. A redução pode chegar a 50%;

II - Outra pesquisa, também realizada em 2007 na Universidade Politécnica de Madri em conjunto com o Instituto Humanist e a Associação Europeia para a Sociedade da Informação e Tecnologia, divulgou o Relatório sobre a eficácia dos simuladores como ferramenta educacional e o uso de Tecnologias da Informação (TI) para treinar e educar os motoristas;

III - Em 2010, Winter, Van Leeuwen e Happee, do Departamento de Engenharia Biomecânica da Delft University of Technology, na Holanda, apresentaram um estudo sobre as principais vantagens e desvantagens do simulador de direção; e

IV - Em 2011 os pesquisadores da Universidade de Massachussets e da Holanda apresentaram um estudo sobre os simuladores de direção como ferramenta para a formação e avaliação de novos condutores.

A ABRAMED, em setembro de 2013 aproveitou o X Congresso Brasileiro sobre Acidentes de Tráfego para submeter os simuladores veiculares à avalição dos associados. Para tanto, os participantes, médicos e psicólogos em sua maioria, realizaram uma avaliação do simulador veicular por meio de uma pesquisa, após terem experimentado sua utilização. Apresentamos a seguir alguns destaques trazidos nesta avaliação:

94% de médicos e psicólogos disseram acreditar que o uso dos simuladores de direção ajudará na formação de novos condutores;
77% acreditam que os alunos se sentirão mais seguros para ingressarem nas aulas prática;
62% acreditam que os equipamentos simulam situações de risco que não são vivenciadas durante as aulas práticas;
55% consideram que cinco (5) aulas obrigatórias estão abaixo do número ideal.
A pesquisa ainda revela que o uso dos simuladores poderá capacitar o aprendiz e o deixar até 90% pronto, na medida em que desenvolve habilidades motoras e sensoriais e possibilita que o candidato enfrente situações que dificilmente podem ser reproduzidas nas aulas práticas, seja pela própria exposição ao risco que implicam, seja, por eventos que fogem ao controle humano. Tudo isso num ambiente controlado e seguro que mantém a integridade física do instrutor e do aprendiz, além de preservar o meio ambiente.

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2015.

Deputado **Mário Negromonte Jr**
PP/BA

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. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:
I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.
§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.*(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*
§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*
Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.
§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.
§ 2º (VETADO)
§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.
§ 4º (VETADO)
§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.
§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.
§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.
§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.
§ 9º (VETADO)
§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.414, DE 2015

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, - Código de Trânsito Brasileiro - para incluir as Guardas Municipais no Sistema Nacional de

Trânsito e instituir suas competências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/14

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – a fim de incluir as Guardas Municipais no Sistema Nacional de Trânsito e instituir suas competências.

Art. 2º Altera-se a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para que:

I – seja incluído o inciso VIII ao art. 7º, com a seguinte redação:

Art. 7º .....

.....

VIII - as Guardas Municipais. (NR)

II – seja dada nova redação ao *caput* do art. 23, nos seguintes termos:

Art. 23 Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e às Guardas Municipais:

.....(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei pretende incluir as Guardas Municipais na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de que elas façam parte do Sistema Nacional de Trânsito e possam fiscalizar o trânsito e aplicar as sanções administrativas legalmente previstas. Essa alteração é apenas um aperfeiçoamento legislativo, tendo em vista que o Estatuto das Guardas Municipais – Lei nº 13.022, de 8 de agosto de 2014 – já prevê competências de trânsito para esses agentes:

Art. 5o São competências específicas das guardas municipais, respeitadas as competências dos órgãos federais e estaduais:

[...]

VI - exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal;

[...]

No mesmo sentido, destaca-se recente julgado do Supremo Tribunal Federal – STF (RE 658.570 / MG) afirmando que é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas.

DIREITO ADMINISTRATIVO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. PODER DE POLÍCIA. IMPOSIÇÃO DE MULTA DE TRÂNSITO. GUARDA MUNICIPAL. CONSTITUCIONALIDADE. 1. Poder de polícia não se confunde com segurança pública. O exercício do primeiro não é prerrogativa exclusiva das entidades

policiais, a quem a Constituição outorgou, com exclusividade, no art. 144, apenas as funções de promoção da segurança pública. 2. A fiscalização do trânsito, com aplicação das sanções administrativas legalmente previstas, embora possa se dar ostensivamente, constitui mero exercício de poder de polícia, não havendo, portanto, óbice ao seu exercício por entidades não policiais. 3. O Código de Trânsito Brasileiro, observando os parâmetros constitucionais, estabeleceu a competência comum dos entes da federação para o exercício da fiscalização de trânsito. 4. Dentro de sua esfera de atuação, delimitada pelo CTB, os Municípios podem determinar que o poder de polícia que lhe compete seja exercido pela guarda municipal. 5. O art. 144, §8º, da CF, não impede que a guarda municipal exerça funções adicionais à de proteção dos bens, serviços e instalações do Município. Até mesmo instituições policiais podem cumular funções típicas de segurança pública com exercício de poder de polícia. Entendimento que não foi alterado pelo advento da EC nº 82/2014. 6. Desprovimento do recurso extraordinário e fixação, em repercussão geral, da seguinte tese: é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas.
(RE 658570, Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO, Relator(a) p/ Acórdão: Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 06/08/2015, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-195 DIVULG 29-09-2015 PUBLIC 30-09-2015)

Assim, no intuito de solidificar o entendimento do STF na legislação, a presente proposição inclui as Guardas Municipais no Sistema Nacional de Trânsito a atribui a elas a mesma competência destinada às polícias militares, qual seja, a de "executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados" (inciso III do art. 23 da Lei nº 9.503/1997).

Assim, este Deputado, com base nos fundamentos acima transcritos, pede aos ilustres Pares a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2015.

Deputado **CARLOS HENRIQUE GAGUIM**

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:
I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
V - a Policia Rodoviária Federal;
VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.
Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.
§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO) *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009)*
Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organização os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.
.....
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos

serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
.....
.....

LEI Nº 13.022, DE 8 DE AGOSTO DE 2014

Dispõe sobre o Estatuto Geral das Guardas Municipais.
A PRESIDENTA DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO III
DAS COMPETÊNCIAS

Art. 4º É competência geral das guardas municipais a proteção de bens, serviços, logradouros públicos municipais e instalações do Município.
Parágrafo único. Os bens mencionados no caput abrangem os de uso comum, os de uso especial e os dominiais.
Art. 5º São competências específicas das guardas municipais, respeitadas as competências dos órgãos federais e estaduais:
I - zelar pelos bens, equipamentos e prédios públicos do Município;
II - prevenir e inibir, pela presença e vigilância, bem como coibir, infrações penais ou administrativas e atos infracionais que atentem contra os bens, serviços e instalações municipais;
III - atuar, preventiva e permanentemente, no território do Município, para a proteção sistêmica da população que utiliza os bens, serviços e instalações municipais;
IV - colaborar, de forma integrada com os órgãos de segurança pública, em ações conjuntas que contribuam com a paz social;
V - colaborar com a pacificação de conflitos que seus integrantes presenciarem, atentando para o respeito aos direitos fundamentais das pessoas;
VI - exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal;
VII - proteger o patrimônio ecológico, histórico, cultural, arquitetônico e ambiental do Município, inclusive adotando medidas educativas e preventivas;

VIII - cooperar com os demais órgãos de defesa civil em suas atividades;
IX - interagir com a sociedade civil para discussão de soluções de problemas e projetos locais voltados à melhoria das condições de segurança das comunidades;
X - estabelecer parcerias com os órgãos estaduais e da União, ou de Municípios vizinhos, por meio da celebração de convênios ou consórcios, com vistas ao desenvolvimento de ações preventivas integradas;
XI - articular-se com os órgãos municipais de políticas sociais, visando à adoção de ações interdisciplinares de segurança no Município;
XII - integrar-se com os demais órgãos de poder de polícia administrativa, visando a contribuir para a normatização e a fiscalização das posturas e ordenamento urbano municipal;
XIII - garantir o atendimento de ocorrências emergenciais, ou prestá-lo direta e imediatamente quando deparar-se com elas;
XIV - encaminhar ao delegado de polícia, diante de flagrante delito, o autor da infração, preservando o local do crime, quando possível e sempre que necessário;
XV - contribuir no estudo de impacto na segurança local, conforme plano diretor municipal, por ocasião da construção de empreendimentos de grande porte;
XVI - desenvolver ações de prevenção primária à violência, isoladamente ou em conjunto com os demais órgãos da própria municipalidade, de outros Municípios ou das esferas estadual e federal;
XVII - auxiliar na segurança de grandes eventos e na proteção de autoridades e dignatários; e
XVIII - atuar mediante ações preventivas na segurança escolar, zelando pelo entorno e participando de ações educativas com o corpo discente e docente das unidades de ensino municipal, de forma a colaborar com a implantação da cultura de paz na comunidade local.
Parágrafo único. No exercício de suas competências, a guarda municipal poderá colaborar ou atuar conjuntamente com órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal ou de congêneres de Municípios vizinhos e, nas hipóteses previstas nos incisos XIII e XIV deste artigo, diante do comparecimento de órgão descrito nos incisos do caput do art. 144 da Constituição Federal, deverá a guarda municipal prestar todo o apoio à continuidade do atendimento.

CAPÍTULO IV
DA CRIAÇÃO

Art. 6º O Município pode criar, por lei, sua guarda municipal.
Parágrafo único. A guarda municipal é subordinada ao chefe do Poder Executivo municipal.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.433, DE 2015

(Do Sr. Cacá Leão)

Alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, para instituir o Registro Nacional de Veículos em Estoque.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2741/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir o Registro Nacional de Veículos em Estoque.

Art. 2º - O artigo 330 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“Art. 330.....

.....

§7º - Quando da entrada em estoque de veículos usados destinados a revenda, o estabelecimento deverá realizar o registro e comunicado eletrônico da entrada e da saída no sistema destinado ao Registro Eletrônico de Veículos em Estoque – RENAVE, eliminando a necessidade de transferência de propriedade dos automóveis para a revenda.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O Registro Nacional de Veículos em Estoque é um sistema que vai integrar a nota fiscal eletrônica do automóvel ao seu registro no Departamento de Trânsito - Detran, colocando um fim ao comprovante físico de transferência da propriedade do veículo, durante a sua permanência como estoque na loja/revenda.

Isso quer dizer que no momento em que o consumidor revender seu automóvel à concessionária, a transferência será realizada no mesmo instante para a loja e ele não terá mais nenhuma responsabilidade sobre o veículo, incluindo penalidades, taxas e encargos de trânsito incidentes.

O mesmo acontecerá no caso da compra de um modelo usado. Assim que a loja emitir a nota fiscal eletrônica da venda do seminovo, o veículo será automaticamente transferido para o novo dono.

Em resumo, para vendas realizadas para as revendas, não terá mais aqueles 30 dias úteis para realizar a transferência do veículo, nem pagar taxas ou reconhecer firma do Certificado do Registro do Veículo (CRV). Na teoria, tudo isso ficará mais simples.

A medida tem como objetivo desburocratizar o processo e reduzir os custos do consumidor com a papelada. A eliminação do registro físico pode significar uma economia de até R$ 980 para o bolso do consumidor.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2015.

Deputado **CACÁ LEÃO**
PP/BA

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 XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS
.....
Art. 330. Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados, ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.
§ 1º Os livros indicarão:
I - data de entrada do veículo no estabelecimento;
II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;
IV - nome, endereço e identidade do comprador;
V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;
VI - número da placa de experiência.
§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.
§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas ser apreendidos ou retidos para sua completa regularização.
§ 4º As autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.
§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.
§ 6º Os livros previstos neste artigo poderão ser substituídos por sistema eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 331. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.558, DE 2015

(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autorização de transporte de

passageiros em veículos de carga.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autorização, a título precário, do transporte de passageiros em veículo de carga ou misto.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 108-A à Lei nº 9.503, de 1997:

"Art. 108-A. Nas romarias associadas a eventos religiosos, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto.

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* terá a duração máxima de um mês, podendo ser concedida para trajetos municipais, intermunicipais e interestaduais."

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

JUSTIFICAÇÃO

A primeira romaria à cidade de Juazeiro do Norte, no Ceará, tendo como motivação a figura do Padre Cícero, data de 7 de julho de 1889. Por ocasião da festa de Corpus Christi, o Monsenhor Francisco Monteiro, reitor do seminário do Crato, reuniu três mil pessoas, seguindo até à cidade vizinha para adorar os panos tingidos do sangue da beata Maria de Araújo. Consta na história da cidade, o episódio inusitado, relatado pelo próprio Padre Cícero, da hóstia por ele ofertada em comunhão à beata, no dia 1º de março de 1889, ter-se transmutado em sangue, parte do qual ela enxugou com uma toalha.

Ao longo desses 126 anos, o milagre da hóstia se difundiu Brasil afora, provocando a peregrinação àquela cidade para onde afluem cerca de 2,5 milhões de fiéis por ano, em busca de um milagre pessoal, do Padre alçado a condição de santo pelos devotos.

A exemplo de Juazeiro do Norte, outras cidades brasileiras são foco do turismo religioso, somando mais de 340 destinos, conforme dados do Ministério do Turismo. Na região Nordeste, destacam-se: Canindé, também no Ceará, visitada pelos devotos de São Francisco de Assis, Santa Cruz dos Milagres e Oeiras, no Piauí, como também Bom Jesus da Lapa e Juazeiro, na Bahia. Entre os destinos nacionais mais procurados, tem-se a cidade de Aparecida, em São Paulo, que alberga a padroeira do Brasil, e a cidade de Belém, com a festa dedicada a Nossa Senhora de Nazaré, conhecida como Círio de Nazaré.

Ainda, de acordo com o Ministério do Turismo, as viagens de cunho religioso foram

realizadas por mais de dezessete milhões de brasileiros, em 2014.

Diante da força dessas manifestações religiosas, que espelham a fé do povo, propomos neste projeto de lei, alternativas para o transporte de romeiros em caminhões e veículos mistos, sem as exigências em vigor, que excessivas, empurram os transportadores à ilegalidade e os fiéis às desventuras da fiscalização. Repetidos relatos expõem romeiros desvalidos, entregues à própria sorte, em trechos rodoviários distantes do destino, devido à apreensão dos veículos onde viajavam.

Pelo alcance social da medida, contamos com o apoio dos ilustres Pares, para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2015.

Deputado CABO SABINO

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.
Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.593, DE 2015

(Do Sr. Adail Carneiro)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-3558/2015.

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 o transporte de romeiros.

Art. 2º Altere-se a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, mediante o acréscimo do seguinte art. 108-A:

"Art. 108-A. O transporte de romeiros poderá ser autorizado, a título precário, pela autoridade com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A autorização de que trata o *caput* poderá ser concedida, simultaneamente ou não, pela autoridade de via municipal, intermunicipal e interestadual, por período de até trinta dias."

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

JUSTIFICAÇÃO

No cenário religioso global, o Brasil é visto como o maior país católico do mundo, com cerca de 117 milhões de seguidores, segundo o censo de 2010.

Essa contagem respalda as diversas manifestações religiosas espalhadas em seu vasto território, entre as quais se destacam as datas comemorativas de padroeiros e santos, dentre outras motivações.

A busca de cura, progresso material, realização amorosa e agradecimento por graça obtida, entre outras razões, induzem visitas a cidades e santuários, que configuram a romaria.

Nas áreas de menor desempenho econômico, com destaque para a região Nordeste do Brasil, multiplicam-se locais de veneração, destacando-se as cidades de Juazeiro do Norte e Canindé, no Ceará, Bom Jesus da Lapa e Juazeiro, na Bahia, e Santa Cruz dos Milagres e Oeiras, no Piauí.

A difusão de suposto milagre do Padre Cícero, ocorrido em 1889, de hóstia ministrada a uma beata se transmutar em sangue, gerou a afluência da população à Juazeiro do Norte. A primeira romaria com três mil pessoas naquele ano deu lugar à recente reunião de 500 mil indivíduos, na romaria do Dia de Finados de 2015.

Como expressão popular de cunho devocional, a romaria caracteriza-se pela

presença sistemática e volumosa de crentes, que se deslocam aos locais de peregrinação e nele permanecem, independentemente, das condições de transporte e hospedagem.

Seja pela inexistência de linha regular de transporte coletivo, seja pelo aumento extraordinário da demanda pelos serviços ofertados regularmente, o transporte é feito, há décadas, em caminhão de carga adaptado para a condução de pessoas ou em veículo do tipo misto, preparado para levar, ao mesmo tempo, pessoas e mercadorias. Por não atender as exigências da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o pau de arara, como é conhecido, muitas vezes fica retido na fiscalização do trânsito, causando transtornos aos romeiros, sobretudo se a apreensão ocorre fora do perímetro urbano.

Reconhecendo a força da crença popular como manifestação cultural genuína associada às romarias; que os devotos do nordeste brasileiro se deslocam tradicionalmente em veículos pau de arara, que não atendem as exigências do Código de Trânsito; que esses veículos costumam ser apreendidos pelos agentes de fiscalização do trânsito, causando desconforto e insegurança aos romeiros; e que os preceitos contidos no art. 108 do CTB não contemplam as peregrinações religiosas em locais com população menos favorecida, propomos o projeto de lei ora apresentado, como alternativa para solucionar os impasses mencionados.

Ao regular os deslocamentos em pau de arara, a matéria aporta segurança e proteção aos fiéis, fomentando as romarias e, em consequência, favorecendo a economia dos lugares de peregrinação dentro do território nacional.

Pelo elevado mérito e alcance da medida, contamos com o apoio dos nossos pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2015.

Deputado ADAIL CARNEIRO
PHS/CE

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

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

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.807, DE 2015

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Inclui na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispositivo sobre o uso de celular na condução de veículo automotor.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3092/2015.

O Congresso Nacional decreta:

"Art. 1º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte:

'Art.252-A. Conduzir o veículo utilizando telefone celular ou qualquer aparelho, eletrônico ou não, que possa interferir na capacidade de atenção do condutor:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa e frequência obrigatória em curso de reciclagem

§1º: aplica-se em dobro a penalidade se o condutor for flagrado digitando na condução do veículo.

§2º: aplica-se a penalidade de frequência obrigatória em curso de reciclagem, quando houver reincidência na infração do presente artigo."

Art. 2º. Esta lei entra em vigor quarenta e cinco dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Uma pesquisa da instituição inglesa RAC Foundation revela que 45% dos condutores ingleses usam o celular para enviar torpedos. O estudo identificou ainda que o envio de mensagens retarda o tempo de reação em 35%, percentual bem acima da demora provocada pelo álcool (12%) no organismo.

Utilizar o smartphone para checar mensagens ou alguma rede social. Se feita ao dirigir, aumenta em 400% a chance de alguém se envolver em acidentes. A distração faz as pessoas desviarem o olhar da estrada em média 23 segundos. Para um carro a 60 km/h, isso representa 380 metros de percurso às cegas. Para um veículo a 100km/h, são 640 metros sem visibilidade.

Diante destes fatos, é dever dos legisladores proteger as massas, ao editar normas que buscam o controle da situação.

A pena para a condução de veículo com o uso do celular tornou-se obsoleta diante da inovação tecnológica ao qual o aparelho passou. Quando editada, em 1996, os aparelhos celulares tinham poucas funções, e apesar de sua importância, não representavam a necessidade de utilização nos dias atuais. Desta forma, é necessária que a legislação acompanhe a evolução da sociedade e a resguarde o direito coletivo face ao individual. A necessidade de uma pena mais rigorosa justifica-se em razão da proporção do cometimento das infrações, hoje, infinitamente maior do que infrações com pena mais elevada.

Diante disso, solicito ajuda dos pares para a aprovação do presente projeto

Sala das Sessões, em em 01 de dezembro de 2015.

Christiane de Souza Yared
Deputada Federal

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 XV

DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.877, DE 2015

(Do Sr. Edmilson Rodrigues)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para unificar as competências de fiscalização da infrações de trânsito tornando-as comuns aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8085/2014

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera o inciso V do art. 22 e o inciso VI do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para unificar a competência da fiscalização das infrações de trânsito no âmbito das circunscrições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios nas vias e rodovias estaduais.

Art. 2º O inciso V do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 22 .....

.....

V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades pelas infrações previstas neste Código, no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, no exercício regular do Poder de Polícia de

Trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.” (NR)

Art. 3º O inciso VI do art. 24 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24 .....

.....

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades pelas infrações previstas neste Código, no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.” (NR)

Art. 4º Ficam revogados o inciso VI do art. 21, o inciso VI do art. 22 e o inciso VII do art. 24, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta traz a unificação da atividade fiscalizatória de trânsito para as instituições de trânsito dos Estados e Municípios.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz em seu Art. 21, VI que compete aos órgãos rodoviários (DERs) a fiscalização de trânsito no âmbito de sua circunscrição. O Art. 22, V e VI, apresentam essa mesma competência para os órgãos executivos de trânsito dos Estados (Detrans) enquanto no Art. 24, VI e VII trata também dessa competência para os Municípios.

Assim, este projeto busca organizar a fiscalização de maneira a trazer competência plena para os órgãos de trânsito a fim de que seja abrangente a atuação na preservação da vida e busca na qualidade de vida no trânsito.

Com isso, objetiva-se ampliar a atuação dos órgãos de trânsito no âmbito da fiscalização de trânsito no que tange a sua circunscrição atendendo também a necessidade das rodovias estaduais e municipais.

Assim, acrescento os municípios ao trazer para todo o Brasil a situação bem sucedida ocorrida no Pará. No Estado do Pará o órgão estadual de trânsito faz a competência de fiscalização nas rodovias estaduais com o escopo de melhorar o trânsito desde o ano de 2000. Essa responsabilidade, no Pará, foi estabelecida por meio do Decreto 4.312 de 10 de outubro de 2000.

Dessa forma, ao juntar as competências de fiscalização, temos a certeza de maior abrangência da atividade e maior segurança viária para a população. Pelo exposto conclamo aos nobres pares a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 9 de dezembro de 2015.

Deputado Edmilson Rodrigues

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.944, DE 2015

(Do Sr. William Woo)

Acrescenta parágrafo único ao art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, prevendo o agravamento da infração, quando o uso de aparelho sonoro e de telefonia móvel for praticado por condutor profissional, durante a condução do automotor, no exercício da profissão.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3807/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 252 da Lei nº 9.053, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código Brasileiro de Trânsito, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 252.

.....

Parágrafo único: Quando a infração prevista no inciso VI for praticada por condutor profissional, no exercício da profissão, a infração será considerada gravíssima e a multa será aplicada em dobro.”

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

JUSTIFICATIVA

O uso da telefonia móvel é tema de alta relevância para gestão, segurança e educação no trânsito, especialmente em razão do risco de aumento de acidentes acarretado por condutores de veículos que utilizam tal aparelhagem enquanto dirigem. Considerando não haver indicadores sólidos no Brasil a r*espeito,* utilizamos dados da “NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration)” que revelam: “em 2009, 5.474 pessoas foram mortas nas rodovias norte-americanas; [...]estima-se que 448 mil sofreram algum tipo de lesão em acidentes reportados com veículos, tendo como motivo a distração ao volante”.

Dessas mortes relatadas por distração ao volante, 995 foram diretamente relacionadas ao celular, ou seja, 18% das fatalidades. Do total de lesionados, 24 mil também estão relacionados ao uso do celular, ou seja, 5% do total. Esta sinistra estatística aponta que 16% das vítimas são jovens com menos de 20 anos. A maioria das vítimas está na faixa de 30 a 39 anos. Portanto, na fase mais produtiva da vida. (MÉDICI, 2012, s/n) Por achar uma normal e sem riscos, alguns condutores continuam abusando ao extremo, fazendo uso do seu aparelho por vários minutos sem se importar com a sua segurança e com as dos outros aumentando as chances de acidentes.

Além do aumento dos riscos de acidentes, as autuações por uso de aparelho móvel

também vem crescendo. As estatísticas nacionais mostram que o uso indiscriminado do celular enquanto se dirige é uma das infrações de trânsito que mais crescem no país e pode ser apontada como responsável por um grande número de acidentes.

O Inciso VI do Art. 252 Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei nº 9.503/97), atribui caráter *médio* à esse tipo de infração, valora a multa em R$ 85,13, e perda de apenas quatro pontos na Carteira de Habilitação. Por sua vez, a Resolução nº 371/2010 (Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito) estabelece que a autoridade fiscalizadora do trânsito, somente pode punir quem utiliza fones conectando aparelhagem móvel ao usuário condutor de veículo caso fique comprovada a utilização dos dois fones. Estranhamente o uso de apenas um fone não é considerado infração.

Conforme o nosso entendimento, há uma dupla lacuna nas normas em vigor. Primeiro esta situação bizarra de somente punir quem tem os dois fones no ouvido – como se utilizar um ou dois fizesse muita diferença. Segundo, o CTB não prevê que o uso do celular e a condução de veículos de passageiros representa um risco muito grande para todos. Por exemplo, ao falar no celular o condutor de um ônibus cria uma situação de perigo real para todos os seus passageiros. Imagine-se o caso do transporte escolar... Ao mesmo tempo a situação aumenta a possibilidade de colisão e a gravidade dos danos que pode ocasionar aos transeuntes e passageiros de outros veículos.

Nossa proposta objetiva suprir esta segunda lacuna do CTB. Entendemos que o condutor de veículos de passageiros ou caminhão, deve estar bem mais atento que o condutor de um veículo mais leve, exigindo-se dele mais responsabilidade na função. Ao ampliarmos a sanção estamos a dizendo este condutor que, no exercício da profissão, não coloque em risco a vida dos seus passageiros e das demais pessoas no caminho.

Solicito o apoio dos nobres colegas a esta iniciativa que tem por fim melhorar o trânsito e reduzir os acidentes nas estradas do país.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2015.

Deputado WILLIAM WOO
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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
Infração - média;
Penalidade - multa.
VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:
Infração - média;
Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 253. Bloquear a via com veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 253-A. Usar veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (trinta vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo;
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos.
§ 1º Aplica-se a multa agravada em cem vezes aos organizadores da conduta prevista no *caput*.
§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015)*

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 371, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2010

Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN**, usando da *competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de* 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, 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 padronização de procedimentos referentes à fiscalização de trânsito no âmbito de todo território nacional;
Considerando a necessidade da adoção de um manual destinado à instrumentalização da atuação dos agentes das autoridades de trânsito, nas esferas de suas respectivas competências;
Considerando os estudos desenvolvidos por Grupo Técnico e por Especialistas da Câmara Temática de Esforço Legal do CONTRAN,

RESOLVE:

Art.1º Aprovar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT,
Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários, a ser publicado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.
Art. 2º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
I – Atualizar o MBFT, em virtude de norma posterior que implique a necessidade de alteração de seus procedimentos.
II – Estabelecer os campos das informações mínimas que devem constar no Recibo de Recolhimento de Documentos.
Art. 3º Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar seus procedimentos até a data de 30 de junho de 2011.
Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Alvarez de Souza Simões
Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes
Esmeraldo Malheiros Santos
Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

PROJETO DE LEI N.º 4.013, DE 2015

(Do Sr. Ronaldo Carletto)

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar una a denominação do agente da autoridade de trânsito.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 8085/2014

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para substituir o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”.

Art. 2º O art. 69 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 69 .....

.....

II - .....

.....

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;" (NR)

Art. 3º O art. 87 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 87 .....

.....

VI - gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor." (NR)

Art. 4º O art. 89 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 89 .....

.....

I - as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;" (NR)

Art. 5º O art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 262 .....

.....

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente da autoridade de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual." (NR)

Art. 6º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 280 .....

.....

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade 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." (NR)

Art 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta visa unificar a denominação do agente da autoridade de trânsito em observância ao preconizado na Lei Complementar 95/98 que *"dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona".*

A edição da Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro – foi um marco positivo na organização legislativa do trânsito no Brasil. Apesar de bem estruturado, o Código

aprovado trouxe, em 5 (cinco) dos 341 (trezentos e quarenta e um) artigos, o termo "agente de trânsito" quando buscava tratar daquele que realiza a fiscalização de trânsito, ou seja "agente da autoridade de trânsito".

Por isso é imperioso o ajuste na redação da Lei 9.503/97 a fim de se ter precisão na redação e evitar confusão entre termos que expressam ideias semelhantes, na forma como determina a Lei Complementar 95/98, *in litteris*:

CAPÍTULO II
DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS
Seção II
Da Articulação e da Redação das Leis

.....
Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:
I - .....
.....
II - para a obtenção de precisão:
a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;
b) **expressar a idéia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico**;
..... **(g.n.)**

Portanto, da leitura dos cinco artigos que propomos alteração, observa-se que o objetivo era tratar do agente de trânsito autuador, ou simplesmente "agente da autoridade de trânsito" que está grafado corretamente no CTB mais 14 (catorze) vezes. Em alguns artigos há mais de uma ocorrência do termo correto que encontram-se nos artigos 176, 177, 195, 205, 220, 238, 239, 269 e 280 da Lei que peço alteração.

Não poderia ser diferente o termo que expressa a mesma ideia, até porque o Anexo I do CTB que trata dos conceitos e definições da Lei, apresenta apenas a definição de "agente da autoridade de trânsito" assim descrito:

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Por entender que a LC 95/98 precisa ser observada para a correta redação legislativa e que a alteração desses cinco artigos do CTB trará melhor sentido e significado ao termo, solicito aos meus Nobres Pares que estejam empenhados pela aprovação deste projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2015.

Deputado RONALDO CALETTO

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

CONSTITUIÇÃO
DA

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção VIII
Do Processo Legislativo

Subseção I
Disposição Geral

Art. 59. O processo legislativo compreende a elaboração de:
I - emendas à Constituição;
II - leis complementares;
III - leis ordinárias;
IV - leis delegadas;
V - medidas provisórias;
VI - decretos legislativos;
VII - resoluções.
Parágrafo único. Lei complementar disporá sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Subseção II
Da Emenda à Constituição

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:
I - de um terço, no mínimo, dos membros da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal;
II - do Presidente da República;
III - de mais da metade das Assembléias Legislativas das unidades da Federação, manifestando-se, cada uma delas, pela maioria relativa de seus membros.
§ 1º A Constituição não poderá ser emendada na vigência de intervenção federal, de estado de defesa ou de estado de sítio.
§ 2º A proposta será discutida e votada em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros.
§ 3º A emenda à Constituição será promulgada pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem.
§ 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:
I - a forma federativa de Estado;
II - o voto direto, secreto, universal e periódico;
III - a separação dos Poderes;
IV - os direitos e garantias individuais.
§ 5º A matéria constante de proposta de emenda rejeitada ou havida por prejudicada não pode ser objeto de nova proposta na mesma sessão legislativa.

.....
.....

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. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.
§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.
§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.
§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.
§ 4º (VETADO)
§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.
§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.
Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros dele, observadas as seguintes disposições:
I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;
II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:
a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;
b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;
III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:
a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;
b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.
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.

.....

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

.....

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:
I - verticais;
II - horizontais;
III - dispositivos de sinalização auxiliar;
IV - luminosos;
V - sonoros;
VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.
Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente

sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.
Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização especifica e adequada.
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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:
I - de prestar ou providenciar socorro à vitima, podendo fazê-lo;
II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;
III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;
IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;
V - de identificar-se ao policial e de lhe Prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa recolhimento do documento de habilitação.
Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:
I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Medida administrativa - remoção do veículo:
II - nas demais vias;
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 181. Estacionar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:
Infração - média;
Penalidade - multa:
Medida administrativa - remoção do veículo.
II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;

Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas. refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
X - impedindo a movimentação de outros veículo:
Infração - média;
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo;
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIV - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - grave:
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XV - na contramão de direção:

Infração - média;
Penalidade - multa.
XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):
Infração - leve; *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.
§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.
Art. 182. Parar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:
Infração - média;
Penalidade - multa.
II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - média;
Penalidade - multa.
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - média;
Penalidade - multa.
VIII - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - média;
Penalidade - multa.
IX - na contramão de direção:
Infração - média;
Penalidade - multa.
X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):
Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 184. Transitar com o veículo:
I - na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
III - na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida Administrativa - remoção do veículo. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:
I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência:
II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 186. Transitar pela contramão de direção em:
I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:
I - para todos os tipos de veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa.
II – *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir. *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do*

sexto mês após a sua publicação)
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (três vezes).
Art. 194. Transitar em marcha à ré, salvo da distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança:
Infração - grave:
Penalidade - multa.
Art. 195. Desobedecer ás ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 196. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 197. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 202. Ultrapassar outro veículo:
I - pelo acostamento;
II - em interseções e passagens de nível;
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;

II - nas faixas de pedestre;
III - nas pontes, viadutos ou túneis;
IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação,
V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples continua amarela:
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 205. Ultrapassar veículo em movimento que interesse cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 206. Executar operação de retorno:
I - em locais proibidos pela sinalização;
II - nas curvas, aclives, declives, pontes viadutos e túneis;
III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamentos ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;
IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;
V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 207. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
Art. 211. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizado:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:
I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:
Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.
II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 214. Deixar de dar preferência de passarem a pedestre e a veículo não motorizado:
I - que se encontre na faixa a ele destinada;
II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;
V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 215. Deixar de dar preferência de passagem:
I - em interseção não sinalizada;
a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;
b) a veículo que vier da direita;
II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa.
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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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.
Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
I - quando se aproximar de passeatas, Aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;
III - ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;
IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;
V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;

VI - nos trechos em curva de pequeno raio;
VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista:
VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;
IX - quando houver má visibilidade;
X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;
XI - à aproximação de animais na pista;
XII - em declive;
XIII - ao ultrapassar ciclista;
Infração - grave;
Penalidade - multa.
XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.
Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.
Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 224. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tomar visível o local, quando:
I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 227. Usar buzina:
I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos:
II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;
III - entre as vinte e duas e as seis horas;
IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;
V - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:
Infração - grave;

Penalidade - multa.
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida,

automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinqüenta) UFIR;
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo até a apresentação do documento.
Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo.
Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 239. Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.

.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.
§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.
§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.
§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.
§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.
§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.
§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes. na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:
I - retenção do veiculo;
II - remoção do veículo;
III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
V - recolhimento do Certificado de Registro;
VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
VII - (VETADO);
VIII - transbordo do excesso de carga;
IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e sem agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.
§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.
§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.
§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.
.....

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 21/1/1998)*
.....
.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:
.....
CAPÍTULO II
DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS
.....

Seção II
Da Articulação e da Redação das Leis

.....
Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:
I - para a obtenção de clareza:
a) usar as palavras e as expressões em seu sentido comum, salvo quando a norma versar sobre assunto técnico, hipótese em que se empregará a nomenclatura própria da área em que se esteja legislando;
b) usar frases curtas e concisas;
c) construir as orações na ordem direta, evitando preciosismo, neologismo e adjetivações dispensáveis;
d) buscar a uniformidade do tempo verbal em todo o texto das normas legais, dando preferência ao tempo presente ou ao futuro simples do presente;
e) usar os recursos de pontuação de forma judiciosa, evitando os abusos de caráter estilístico;
II - para a obtenção de precisão:
a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do

objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;
b) expressar a idéia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico;
c) evitar o emprego de expressão ou palavra que confira duplo sentido ao texto;
d) escolher termos que tenham o mesmo sentido e significado na maior parte do território nacional, evitando o uso de expressões locais ou regionais;
e) usar apenas siglas consagradas pelo uso, observado o princípio de que a primeira referência no texto seja acompanhada de explicitação de seu significado;
f) grafar por extenso quaisquer referências a números e percentuais, exceto data, número de lei e nos casos em que houver prejuízo para a compreensão do texto; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
g) indicar, expressamente o dispositivo objeto de remissão, em vez de usar as expressões 'anterior', 'seguinte' ou equivalentes; *(Alínea acrescida pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
III - para a obtenção de ordem lógica:
a) reunir sob as categorias de agregação - subseção, seção, capítulo, título e livro - apenas as disposições relacionadas com o objeto da lei;
b) restringir o conteúdo de cada artigo da lei a um único assunto ou princípio;
c) expressar por meio dos parágrafos os aspectos complementares à norma enunciada no *caput* do artigo e as exceções à regra por este estabelecida;
d) promover as discriminações e enumerações por meio dos incisos, alíneas e itens.

Seção III
Da Alteração das Leis

Art. 12. A alteração da lei será feita:
I - mediante reprodução integral em novo texto, quando se tratar de alteração considerável;
II – mediante revogação parcial; *(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
III - nos demais casos, por meio de substituição, no próprio texto, do dispositivo alterado, ou acréscimo de dispositivo novo, observadas as seguintes regras:
a) *(Revogada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
b) é vedada, mesmo quando recomendável, qualquer renumeração de artigos e de unidades superiores ao artigo, referidas no inciso V do art. 10, devendo ser utilizado o mesmo número do artigo ou unidade imediatamente anterior, seguido de letras maiúsculas, em ordem alfabética, tantas quantas forem suficientes para identificar os acréscimos; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
c) é vedado o aproveitamento do número de dispositivo revogado, vetado, declarado inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal ou de execução suspensa pelo Senado Federal em face de decisão do Supremo Tribunal Federal, devendo a lei alterada manter essa indicação, seguida da expressão 'revogado', 'vetado', 'declarado inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal', ou 'execução suspensa pelo Senado Federal, na forma do art. 52, X, da Constituição Federal'; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
d) é admissível a reordenação interna das unidades em que se desdobra o artigo, identificando-se o artigo assim modificado por alteração de redação, supressão ou acréscimo com as letras 'NR' maiúsculas, entre parênteses, uma única vez ao seu final, obedecidas, quando for o caso, as prescrições da alínea *"c"*. *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
Parágrafo único. O termo 'dispositivo' mencionado nesta Lei refere-se a artigos, parágrafos, incisos, alíneas ou itens. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.018, DE 2015

(Do Sr. Rafael Motta)

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo de sensor de marcha à ré.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5026/2013.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o inciso VIII e o § 7º ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo de sensor de marcha à ré em veículos novos e usados.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.105.....

.....

VIII - sensor de marcha à ré, destinado a alertar, por meio de alarme sonoro, a presença de obstáculos atrás do carro, nos termos de regulamentação do Contran.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput aplica-se aos veículos novos e usados, os quais deverão ser adaptados nos prazos estabelecidos pelo Contran. ” (NR)”

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, designando órgão responsável pela fiscalização e aplicação de penalidade em caso de descumprimento.

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

JUSTIFICATIVA

Em 1991, uma renomada atriz brasileira passou pelo grande pesar de matar seu filho, de apenas 12 anos, ao dar marcha à ré em seu veículo, na garagem de casa. No ano de 2011, outra mãe atropelou e matou a própria filha dentro de uma garagem em

Campos do Jordão, no interior de São Paulo. A motorista não percebeu que a garotinha de quatro anos e a sua própria mãe (avó materna da criança) estavam atrás do carro, quando deu marcha à ré, acabando por esmagá-las contra a parede. A menina morreu.

Em Natal, capital do meu Estado, uma criança de apenas dois anos, morreu atropelada em agosto deste ano, pelo carro de seu próprio padrinho. De acordo com a família, a criança teria aproveitado que o portão da casa dos pais estava aberto e saiu à rua. Neste exato momento, o condutor, que mora ao lado, dava marcha à ré no veículo e não percebeu a presença da afilhada.

Essas são tragédias que provocam horror e piedade e que não são as únicas registradas com esse contexto. Mas, matar o próprio filho ou familiar com o carro é uma ocorrência que infelizmente tem-se repetido nos noticiários.

Sendo assim, apresentamos o Projeto de Lei, que inclui, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo de sensor de marcha à ré em carros novos e usados, com o objetivo de evitar a ocorrência de acidentes, principalmente com pedestres.

O sensor de marcha à ré surgiu depois que as seguradoras constataram que muitos dos acidentes aconteciam dentro da própria casa do condutor, tendo como principais vítimas as crianças, que muitas vezes por brincadeira escondiam-se atrás dos carros dos pais e, ao manobrar, não percebiam a presença delas.

A ativação do sensor de marcha à ré é baseada na tecnologia de ultrassons e funciona da seguinte forma: o sensor é instalado no para-choque do carro e quando são detectados objetos a uma distância pré-definida pelo sistema, esta chama à atenção do condutor por meio de um sinal sonoro. Os fabricantes programam o alcance na placa eletrônica dos sensores e dividem o sinal sonoro em três fases, ou seja, quanto mais próximo estiver de um objeto, menor é a pausa entre os sinais, sendo que a última fase é a emissão de apenas um tom contínuo, alertando que a distância a que o veículo está do obstáculo é muito curta.

Não há dúvidas que dirigir um veículo com o sensor de estacionamento é mais seguro. Durante as manobras em marcha à ré, o que mais atrapalha os motoristas são os pontos cegos, ou seja, aquelas áreas que não se pode observar pelos retrovisores. Nessa circunstância, o sensor avisa a presença de qualquer obstáculo fora do alcance de visão.

Há algum tempo, essa tecnologia só estava à disposição de carros mais caros e de

luxo. Entretanto, atualmente é possível instalar o equipamento em qualquer automóvel, até mesmo nos populares. Algumas empresas de acessórios desenvolveram esse dispositivo para ser adicionado ao veículo, independentemente do modelo ou versão. O fato é que hoje, é possível comprar um sensor de estacionamento com quatro sensores a partir de R$ 50,00 (cinquenta reais).

A guisa de informação, a câmera de marcha à ré – dispositivo mais moderno e mais caro – será item obrigatório de segurança para todos os veículos zero-quilômetro (incluindo ônibus, pequenos caminhões e picapes) dos Estados Unidos a partir de 1º de maio 2018. De acordo com os dados da NHTSA (a Administração de Segurança e Tráfego norte-americana), em média, 210 pessoas morrem e outras 15 mil ficam feridas anualmente ao serem atropeladas por carros em marcha à ré e com a implantação da medida, o governo poderá economizar até US$ 396 milhões em custos de tratamentos e indenizações.

Por fim, há de se arrazoar que não observamos óbices financeiros para a implantação deste projeto, uma vez que os custos despendidos para instalação do sensor de marcha à ré são irrisórios, especialmente, diante da importância deste dispositivo.

Diante do exposto, esperamos ter conseguido sensibilizar os Nobres Parlamentares para a importância da propositura ora apresentada, em todos os seus termos. Não duvidamos de outra parte, do inequívoco interesse desse Corpo Legislativo em salvaguardar, principalmente, a vida das nossas crianças.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2015.

Deputado Rafael Motta
PSB/RN

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

~

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO IX

DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.102, DE 2015

(Do Sr. Marcelo Belinati)

Acrescenta artigo 328-A a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que trata do Código de Trânsito Brasileiro - CTB com o objetivo de obrigar os condutores de veículos automotores em estado de embriaguez ou sob efeito de drogas legais ou ilegais a arcar com custos hospitalares das vítimas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3053/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Código de Trânsito Brasileiro- CTB, Lei º 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescido do artigo 328-A com o seguinte dispositivo:

"Art. 328-A - Os condutores de veículos automotores em estado de embriaguez ou sob efeito de drogas legais ou ilegais que causarem acidentes com vítimas arcarão financeiramente, com os custos de eventual assistência médica próprias e das vítimas em hospitais públicos e/ou particulares, solidariamente com o proprietário, quando for o caso.

§1º – Caberá a fazenda pública, em caso do não cumprimento do disposto no caput lançar, emitir a devida certidão de dívida ativa de eventual débito e promover a imediata execução dos devedores com penhora de veículo se houver ou de outros bens do proprietário e do condutor, na forma da lei, sem prejuízo de acionamento pela parte lesada em conformidade ao que determina os Código Civil e Penal.

§ 2º - A condução de veículo envolvido em acidente por motorista sob o efeito de bebidas alcoólicas e de outras drogas implicará para ele e/ou proprietário do veículo a perda da indenização referente ao seguro facultativo da seguradora que irá para a vítima, bem como da indenização do DPVAT assegurado. " (NR)

Art. 2º. Esta lei entra em vigor um ano após a data de sua publicação, revogando-se a disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A punição para motoristas que são flagrados dirigindo embriagados deve ser mais rígida. Em diversas pesquisas já realizadas a população de modo geral concorda que o condutor, ao dirigir sob efeito de álcool, está cometendo um crime e em muitos casos as mortes e as lesões físicas provocadas por acidentes de trânsito no Brasil tornaram-se banais do ponto de vista jurídico e que em algumas situações decorrentes

de acidentes de trânsito não podem ter um tratamento benevolente.

Devemos considerar que aquele o motorista que não dá valor a vida e ao semelhante, ao beber ou fazer uso de drogas legais e ilegais está assumindo a possibilidade de causar dano a outrem e nós como legisladores devemos ter a responsabilidade de legislar por normas mais duras pois, aquele que não tem limite ético e moral somente sentirá e muito se de fato pesar no “bolso”. Parodiando um velho ditado “ se não se educa com valores ou não se tem valores morais e éticos, vai pela dor da perda monetária.

Temos que proteger cada vez mais a sociedade, cidadãos de bem e as famílias que em muitas situações ficam com a dor de lidar com lesões irreversíveis daquele que foi vitimado pela violência e irresponsabilidade de condutores e nada mais justo o pagamento ou ressarcimento de despesas e dos custos relativos as assistências e procedimentos médicos/hospitalares.

Diante do exposto conto com o apoio dos meus pares.

Sala das Sessões, em 16 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 XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....
Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 1º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 2º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 3º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 4º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 5º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 6º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 7º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 8º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 9º *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*

§ 10. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 11. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 12. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 13. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
§ 14. *(Vide Lei nº 13.160, de 25/8/2015)*
Art. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.173, DE 2015

(Do Sr. Aureo)

Dispõe sobre não obrigatoriedade de aulas de legislação e de simuladores nos centros de formação de condutores

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3385/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a ter a seguinte redação:

Art. 148.....

§ 1º O único curso que será considerado obrigatório para os candidatos a condutor será aquele definido no inciso V do art. 147.

§ 1ºA O candidato a condutor não estará obrigado a mais que vinte (20) horas de aula no centro de formação de condutores para fins de atendimento ao exame previsto no inciso V do art. 147, podendo solicitar mais aulas a seu exclusivo critério.

§ 1ºB Para efeito de preparação ao exame previsto no inciso V do art. 147, os centros de formação de condutores poderão oferecer aulas com simuladores, as quais não poderão ser obrigatórias e não estarão incluídas no limite definido no § 1ºA deste artigo.

§ 1Cº Os centros de formação de condutores poderão ministrar cursos preparatórios para o exame previsto no inciso III do art. 147, o qual não será obrigatório para o

candidato a condutor.

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

A quantidade de regulações que atualmente dificultam a vida dos brasileiros é reconhecidamente gigantesca.

Algumas regulamentações são restrições fundamentais à liberdade de ação dos indivíduos, outras são mais questionáveis. Muitas vezes tais regulamentações estão a atender solicitações de grupos de interesse específicos.

Um dos exemplos recentes de regulamentação excessiva que foi removida foi a obrigatoriedade de carregar no automóvel um extintor de incêndio. Muitos brasileiros tiveram seus automóveis rebocados, pagaram multas significativas ou mesmo propinas para autoridades corruptas por não terem o extintor ou simplesmente estarem com ele fora da data de validade. Chegou-se à conclusão que, em caso de incêndio, pouca gente vai ficar no automóvel até conseguir desprender o extintor e mesmo assim, na hora do nervosismo, ser capaz de utilizá-lo adequadamente. A maioria vai abandonar o automóvel que está a pegar fogo.

O eventual ganho para a sociedade da exigência de extintores se revelou muito baixo em relação ao custo de cumprimento da regulação que infernizou a vida do cidadão comum que já tem milhares de outras regulamentações para prestarem atenção, sem contar as demandas naturais da vida no dia a dia: trabalhar, ir ao supermercado, pagar contas, etc..... Os beneficiários desta regulamentação foram basicamente os produtores de extintores para automóveis.

As regras relativas às aulas dos centros de formação de condutores também não são exceção à tendência de se incrementar desmesuradamente o número de exigências desnecessárias na vida do cidadão. Há mais de 20 anos não era necessário ter aulas em centros de formação de condutores, sejam práticas, sejam de legislação. Se o candidato passasse nas provas tirava a carteira de motorista.

Atualmente são requeridas 45 horas de aulas teóricas em sala de aula e 25 horas de aulas práticas. Ou seja, são 70 horas de aulas exigidas do cidadão comum que trabalha, estuda e tem uma infinidade de outros afazeres diários e que precisa encontrar tempo (muito tempo) para alocar para mais esta atividade.

O custo é significativo. No Rio de Janeiro uma auto-escola que eu pesquisei cobrava há pouco menos de um mês um total de R$ 1.800,00 pelo pacote de aulas teóricas e práticas. Se uma pessoa ganha um salário-mínimo (e jovens candidatos a condutor

não estão tão distantes disso), terá que reservar mais de dois meses de sua remuneração integral para tirar a sua carteira de motorista. Imagine ainda para aqueles para quem dirigir pode representar a perspectiva de uma profissão.

Note-se que eram exigidas 20 horas de aulas práticas há pouco tempo, tendo sido acrescidas mais 5 horas. Agora mais recentemente entrou-se em um período de transição para a plena adoção de obrigatoriedade de simuladores com um mínimo de 5 horas.

A direção da regulamentação é uma só: crescer, crescer e dificultar mais a mais a vida das pessoas. Boa parte dos ganhos deste crescimento da regulamentação não é apropriado pela sociedade, mas pelos donos das auto-escolas.

Acreditamos que tudo passe por uma análise custo/benefício básica. Se um indivíduo faz a prova teórica e passa, não importa se ele aprendeu a matéria em uma sala de aula ou estudando sozinho. Se estiver com pouco tempo ou dinheiro para participar das aulas, deve ser uma opção para ele aprender sozinho. Se entender que um curso vai ajudá-lo a entender melhor a matéria e passar na prova, então pode fazê-lo se tiver tempo e dinheiro para isto. Assim, propomos aqui tornar facultativas as aulas de legislação, podendo cada aluno decidir se vai fazer a prova estudando sozinho ou não.

Acreditamos que a obrigatoriedade de se ter aulas práticas com instrutores experimentados faz sentido, pois é arriscado que os candidatos a condutores tentem aprender sozinhos ou com pessoas sem formação para ensinar a dirigir. No entanto, acreditamos também que o aumento recente das horas-aula obrigatórias de 20 para 25 foi desnecessário. Mais do que isto, não é claro qual o ganho do simulador. Haverá um custo a mais para os centros de condutores que certamente será repassado para os candidatos a condutores, aumentando ainda mais o seu custo.

Assim, propomos a volta do número de aulas obrigatórias de 25 para 20, com eliminação da obrigatoriedade do simulador. Uma tela nunca substitui a rua real. Se for assim, aqueles mais jovens viciados em jogos de computador já saberiam dirigir sem precisar de qualquer aula de condução com automóveis reais.

Conto com o apoio dos nobres pares para conter a excessiva regulação nesta área, reduzindo o tempo e dinheiro despendidos pelo cidadão na obtenção da carteira de motorista. Chamo a atenção particularmente para o mérito social da proposta, dado o elevado custo atual que se impõe sobre o jovem que deseja ser condutor e que, eventualmente, deseje contar que isso seja uma opção profissional.

Sala das Sessões, em 17 de dezembro de 2015.

Deputado AUREO

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*
Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.
§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.
§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de

aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 149. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.326, DE 2016

(Do Sr. Lincoln Portela)

Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a competência para lavratura de infração de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/14

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para incluir entes com competência para lavratura de infração de trânsito.

Art. 2º O art. 7º da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, fica acrescidos dos §§ 1º e 2º, com a seguinte redação:

“Art. 7º .....

.....

§ 1º São considerados órgãos executivos ou rodoviários de trânsito, além dos entes relacionados no caput, os órgãos públicos de segurança, cujos integrantes terão competência condicionada, nos termos do disposto no § 2º, para lavrar auto de infração de trânsito que presenciem e remetê-lo ao órgão competente.

§ 2º A competência referida no § 1º é residual e somente poderá ser exercida quando a infração cometida prejudicar objetivamente a execução da atividade do órgão, desde que a lavratura do auto não a retarde ou impeça. (NR)”.

Art. 3º O § 4º do art. 280 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280. .....

.....

.....

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência, ou, ainda, os relacionados no § 1º do art. 7º. (NR)”.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo outros entes além daqueles referidos no art. 7º, com competência para lavrar auto de infração de trânsito e remetê-lo aos órgãos competentes, assim como em relação às guardas municipais, conforme decisão do Supremo Tribunal Federal (STF).

Com efeito, o site do STF traz a seguinte notícia:

> Quinta-feira, 06 de agosto de 2015
>
> **Reconhecida a competência de guardas municipais para aplicar multas de trânsito**
>
> Por seis votos a cinco, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), em sessão nesta quinta-feira (6), decidiu que as guardas municipais têm competência para fiscalizar o trânsito, lavrar auto de infração de trânsito e impor multas. Seguindo divergência aberta pelo ministro Luís Roberto Barroso, o Tribunal entendeu que o poder de polícia de trânsito pode ser exercido pelo município, por delegação, pois o Código Brasileiro de Trânsito (CTB) estabeleceu que esta competência é comum aos órgãos federados. O recurso tem repercussão geral e a decisão servirá de base para a resolução de pelo menos 24 processos sobrestados em outras instâncias.
>
> No caso concreto, foi negado provimento ao Recurso Extraordinário (RE) 658570, interposto pelo Ministério Público de Minas Gerais contra acórdão do Tribunal de Justiça estadual (TJ-MG), e reconhecida a constitucionalidade de normas do Município de Belo Horizonte – Lei municipal 9.319/2007, que instituiu o Estatuto da Guarda Municipal, e o Decreto 12.615/2007, que o regulamenta – que conferem à guarda municipal competência para fiscalizar o trânsito.
>
> O julgamento começou em maio, mas empate em quatro votos para cada corrente, a

votação foi suspensa para aguardar os votos dos ministros ausentes. A discussão foi retomada esta tarde com os votos do ministro Edson Fachin e Gilmar Mendes, que acompanharam a divergência, e da ministra Cármen Lúcia, acompanhando o relator.

Na sessão anterior, os ministros Marco Aurélio (relator), Teori Zavascki, Rosa Weber e Ricardo Lewandowski votaram pelo provimento parcial do recurso, no sentido de limitar a competência da guarda municipal. O ministro Luís Roberto Barroso abriu a divergência e foi seguido pelos ministros Luiz Fux, Dias Toffoli e Celso de Mello, fixando o entendimento de que a decisão do TJ-MG deve ser mantida, votando, portanto, pelo desprovimento do RE.

A decisão mencionada tratar-se do Recurso Extraordinário n. 658.570, oriunda do Estado de Minas Gerais, julgado em sessão de 06/08/2015, cuja ementa do acórdão é a seguinte:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO 658.570 MINAS GERAIS - RELATOR: MIN. MARCO AURÉLIO - REDATOR DO ACÓRDÃO: MIN. ROBERTO BARROSO - RECTE.(S): MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS - PROC.(A/S)(ES): PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE MINAS GERAIS - RECDO.(A/S): MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE - PROC.(A/S)(ES): PROCURADOR-GERAL DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE - RECDO.(A/S): CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE -ADV.(A/S): ROBERTO PACIARELLI - DIREITO ADMINISTRATIVO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. PODER DE POLÍCIA. IMPOSIÇÃO DE MULTA DE TRÂNSITO. GUARDA MUNICIPAL. CONSTITUCIONALIDADE. 1. Poder de polícia não se confunde com segurança pública. O exercício do primeiro não é prerrogativa exclusiva das entidades policiais, a quem a Constituição outorgou, com exclusividade, no art. 144, apenas as funções de promoção da segurança pública. 2. A fiscalização do trânsito, com aplicação das sanções administrativas legalmente previstas, embora possa se dar ostensivamente, constitui mero exercício de poder de polícia, não havendo, portanto, óbice ao seu exercício por entidades não policiais. 3. O Código de Trânsito Brasileiro, observando os parâmetros constitucionais, estabeleceu a competência comum dos entes da federação para o exercício da fiscalização de trânsito. 4. Dentro de sua esfera de atuação, delimitada pelo CTB, os Municípios podem determinar que o poder de polícia que lhe compete seja exercido pela guarda municipal. 5. O art. 144, §8º, da CF, não impede que a guarda municipal exerça funções adicionais à de proteção dos bens, serviços e instalações do Município. Até mesmo instituições policiais podem cumular funções típicas de segurança pública com exercício de poder de polícia. Entendimento que não foi alterado pelo advento da EC nº 82/2014. 6. Desprovimento do recurso extraordinário e fixação, em repercussão geral, da seguinte tese: é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas.

Justifica-se o projeto quando os órgãos de segurança pública estão exercendo sua atividade fim e motoristas negligentes atrapalham a execução desta, o que pode ocorrer não só em relação às guardas municipais. Estas possuem, a teor da decisão do Supremo, competência plena. Já outros órgãos, como as polícias civis e corpos de bombeiros não a têm, muito embora várias vezes deparam-se com a iminência de não poder cumprir uma decisão judicial, por exemplo, ou combater um sinistro, porque a vaga da viatura está ocupada por terceiros.

E não é somente esse tipo de infração. Pode ocorrer de uma viatura de socorro ou em missão urgente, com sirene aberta e luzes rotativas ligadas, terem dificuldade de avançar no trânsito porque condutores resistentes não abrem caminho. Mesmo estando cometendo infração de trânsito (arts. 189 e 190 do CTB), não se importam,

porque tais entes não possuem competência para lavrar a infração. Com o presente projeto, pretendemos dar competência a esses órgãos para que possam mais bem cumprir sua missão.

Por outro lado, pela redação do § 2º ao art. 7º do CTB, condicionamos a competência apenas àqueles casos em que a infração esteja prejudicando a atividade fim do órgão. Consideramos essa providência essencial, a fim de evitar a repressão seletiva e mesmo caprichosa, visto que deve haver um prejuízo objetivo – retardamento, por exemplo – e não apenas a avaliação subjetiva do agente no caso concreto.

Temos convicção de que ao longo da tramitação a presente proposição será aperfeiçoada, nos honrando a mera primazia da apresentação.

Desta forma, com o fim de disciplinar essa importante atividade, para segurança dos profissionais e dos cidadãos, visando a aumentar o nível de segurança, é que contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 04 de fevereiro de 2016.

Deputado **Lincoln Portela**

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:
I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
V - a Policia Rodoviária Federal;
VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.
Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e

Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.
§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO) *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009)*
Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organização os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir. *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
.....

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 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.391, DE 2016

(Do Sr. Professor Victório Galli)

Acrescenta parágrafo único, ao Art. 167 da lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997, CTB Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1890/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O Art. 167, da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1.997, Código de Transito Brasileiro, passar a vigorar acrescido do parágrafo único:
"Art. 167.....
"Parágrafo Único. A penalidade de multa e a infração grave só será válida quando houver a abordagem física do condutor do veículo pelo agente de transito, para que seja constatado o não uso do cinto de segurança pelo condutor ou passageiro". (NR)
2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que há necessidade da abordagem do condutor do veículo para que seja constatado pelo agente de trânsito a utilização do cinto de segurança. A penalidade de multa, a infração grave e a mediada administrativa de retenção de veículo, requer de fato a presença do profissional de trânsito para que se constate qualquer irregularidade, conforme prevê o próprio Art. 167 do CTB em comento.

Ato continuo, observem o dispositivo do CTB em seu "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".

Se avaliarmos o art. 167, da Lei Federal n.º 9.503/97, CTB, é bem clara e não cabe interpretação dúbia, quando determina a retenção do veículo até a colocação do cinto de segurança.

Consideremos que o agente de trânsito não tem possibilidade nenhuma de constatar de forma precisa que o condutor ou o passageiro estava sem o cinto de segurança se o veículo não for parado. Além do mais, se não foi lavrado nenhum auto de Infração na presença do condutor ou passageiro, e, somente foi tomado conhecimento do fato quando do recebimento da notificação, demonstra a fragilidade de imputação desse tipo de conduta.

Nesse diapasão, entendemos que é primordial a necessidade da abordagem do condutor do veículo para que seja constado pelo agente de trânsito a utilização do cinto de segurança. Cabe ao fiscal de transito, verificar que o condutor ou passageiro não estar usando o cinto de segurança ou o mesmo não estar em perfeito estado de funcionamento, para que lhe seja aplicado as penalidades previstas em seu Art. 167 do CTB. A retenção do veículo, prevista no Art. 167, da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, significa dizer: "parar o veículo", apenas cabe ao agente fiscalizador cumprir fielmente a Lei.

Sala das Sessões, 16 de fevereiro de 2016.

Deputado Professor Victório Galli
PSC-MT

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.
Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

.....

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 21/1/1998)*
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)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.392, DE 2016

(Do Sr. Alexandre Valle)

Dispõe sobre a cobertura das cargas de trens em transportes de minério.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3635/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade por parte das empresas de transportes ferroviários o uso de lona ou qualquer outro tipo de proteção pertinente à cobertura dos vagões que transportem pó de minério, a fim de evitar a poluição do meio ambiente, e consequente agravo da saúde publica, por onde esses trens passam.

Art. 2º O descumprimento do que dispõe o caput do art. 1º, dessa lei, sujeitam as empresas à multa diária de 50 (cinquenta) salários mínimos, e em caso de reincidência será acrescido de 50% (cinquenta por cento) .

Art. 3º A não observância das disposições previstas nesta Lei por parte do transportador não o eximem de responsabilidades por descumprimento de norma legal.

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

JUSTIFICATIVA

É escabroso o que temos presenciado com a poluição causada pelos trens que transportam minério sem uma lona ou outro meio de proteção para cobrir seus vagões , e ainda por cima, vê as autoridades públicas responsáveis de braços cruzados.

Os moradores das cidades por onde passam esses trens tem vivido um pesadelo nos últimos tempos. A poluição da fuligem do minério invadindo suas casas e por consequências trazendo transtornos respiratórios e visuais, mostram a gravidade e o desconforto que essas pessoas passam. Essa proposição tem o condão de reparar esse dano, promovendo uma melhor qualidade de vida aos que convivem diariamente com esse problema.

Sem adentrar no mérito de saúde publica, é bom lembrar que um simples gesto de proteção eleva a qualidade de vida das poluções lindeiras dessas ferrovias, uma vez que, a poluição causada pelo minério agride a saúde do trabalhador, afundando mais ainda o sistema único de saúde, bem como o previdenciário.

Enquanto a ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres não faz seu dever de casa, coibindo esse descalabro através de resolução, eu estou fazendo meu papel como legislador federal fluminense.

Posto isso, rogo aos pares a compreensão em nos unirmos para , aprovarmos esse simples e valioso projeto de lei.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 2016.

Deputado **ALEXANDRE VALLE**
PMB-RJ

PROJETO DE LEI N.º 4.415, DE 2016

(Do Sr. Heitor Schuch)

Acrescenta novo parágrafo ao Art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para desobrigar o extintor de incêndio nos veículos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2819/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescentando-se novo parágrafo com a seguinte redação:

"Art. 105 .....

.....

§7º. É facultado para veículo motorizado, de quatro rodas, cujo peso bruto total não exceda três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda oito lugares, fabricado no Brasil, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação sem estar equipado com extintor de incêndio." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo transformar em Lei a Resolução do CONTRAN de número 566, de 17 de setembro de 2015, que tornou facultativo o uso de extintores de incêndio em automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes, e triciclos de cabine fechada.

Em 2015 este parlamentar já havia apresentado Projeto de Lei para facultar os automóveis, towners, caminhonetes até 3.500kg (Fiorino, F100, Pampa, Chevy, S10), camioneta (Parati, Blazer, Kombi), fabricados no Brasil, para transitarem em vias abertas sem a presença do extintor de incêndio, transpondo a vedação dada pela Resolução 157 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Assim como estabelece a Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015, o projeto que apresentamos, desobriga o equipamento somente dos veículos que podem ser conduzidos por motoristas habilitados na categoria B, mantendo-se a exigência para veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros.

O extintor de incêndio foi instituído a cerca de quarenta anos, sendo obrigatório em todos os veículos automotores, até a recente edição da Resolução do Contran, que o tornou opcional. No entanto, desde a adoção do extintor até o momento, o setor automotivo passou por profundas transformações. O avanço tecnológico proporcionou aprimoramento dos métodos e sistemas construtivos.

Os países que adotam o extintor de incêndio como item de segurança são os chamados países “emergentes”: Brasil, Chile, Argentina etc. Na maior parte do mundo, é facultativo o uso do equipamento, como por exemplo, na Alemanha, Bélgica, Japão, França, Itália e Noruega.

Nos Estados Unidos, que detém a maior frota de automóveis do planeta alcançando a marca de 251,4 milhões de automóveis e na Suécia, onde as leis de segurança no trânsito são as mais rigorosas e eficientes do mundo, o extintor veicular não é obrigatório.

Vale lembrar que os veículos fabricados no Brasil, são equipados com um sistema que interrompe a passagem de combustível em caso de colisão, chamado de “Válvula Inercial” e dispositivos que cortam a corrente elétrica não havendo possibilidade de o veículo incendiar mesmo colidindo. Caso aconteça o improvável, o extintor não dispõe de pó químico seco suficiente para apagar as chamas. Veja-se que mesmo havendo sinistros, a experiência mostra que, nessa hipótese, a tendência é o condutor entrar em pânico e se afastar do veículo, não utilizando o extintor.

Cabe destacar que um pequeno grupo de empresas que se beneficiavam com a antiga legislação vem pressionando esta casa para que reverta a decisão do CONTRAN, retomando a obrigatoriedade do extintor, o que prejudicará milhares de proprietários de automóveis de todo o país.

Portanto, pelos motivos expostos, peço o apoio dos nobres pares no sentido de aprovarmos o presente projeto.

Sala das Sessões, em 17 de fevereiro de 2016.

Deputado HEITOR SCHUCH
(PSB/RS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 556, DE 17 DE SETEMBRO 2015

Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

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 institui 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,
Considerando o disposto
Considerando o que consta do processo administrativo nº 80000.000521/2015-52

RESOLVE:

Art. 1º Alterar o art. 1º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 1º Esta norma torna facultativo o uso do extintor de incêndio, para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, do tipo e capacidade constantes da tabela 2 do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor.
§ 1º Os proprietários dos veículos descritos no caput poderão optar pelo uso do extintor de incêndio.
2º Os fabricantes e importadores dos veículos descritos nos caput deverão disponibilizar local adequado para a instalação do suporte para o extintor de incêndio, na forma da legislação vigente.
§ 3º Os proprietários de veículos que optarem por utilizar o extintor de incêndio deverão seguir as normas dispostas nesta Resolução.
§4º É obrigatório o uso do extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus, veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos, gasosos e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros.
Art. 2º Alterar o art. 7º da Resolução CONTRAN nº 157, de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 7º Os extintores de incêndio deverão atender às seguintes exigências:
I – nos veículos automotores previstos no item 1 da tabela 2 do ANEXO, deverão ter a durabilidade mínima e a validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação, e ao fim deste prazo o extintor será obrigatoriamente substituído por um novo; (redação dada pela Resolução nº 223/07)
II. nos veículos automotores previstos nos itens 2 e 3 da tabela 2 do Anexo, deverão ter durabilidade mínima de três anos e validade do teste hidrostático de cinco anos da data de fabricação."
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 157, DE 22 DE ABRIL DE 2004

Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o Artigo 105 do 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;
Considerando o art. 105, § 1º, do CTB, que estabelece que o CONTRAN determinará as especificações técnicas dos equipamentos obrigatórios,

Resolve:

Art. 1º. Nenhum veículo automotor, elétrico, reboque e semi-reboque poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do compartimento interno destinado aos passageiros.
Parágrafo único. Excetuam–se desta exigência as motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos automotores sem cabine fechada, tratores, veículos inacabados ou

incompletos, veículos destinados ao mercado de exportação e os veículos de coleção.
Art. 2º. Os extintores de incêndio deverão exibir a Marca de Conformidade do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, e ser fabricados atendendo, no mínimo, as especificações do Anexo desta Resolução.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.448, DE 2016

(Do Sr. Otavio Leite)

Altera o art. 105, da lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Nacional, incluindo colete de segurança de alta visibilidade como equipamento obrigatório dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 105 do Código de Transito Brasileiro, Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII.

"Art. 105 .....

.....

VIII – colete de segurança de alta visibilidade, para ser utilizado pelo condutor ou passageiro auxiliar, quando necessário.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta em tela determina a inclusão do colete de segurança de alta visibilidade como equipamento obrigatório dos veículos.

De acordo com normas da Occupational Safety and Health Organization (OSHA), órgão internacional de segurança do trabalho, desde 2009, todos os trabalhadores de estrada e da construção civil que entram em contato tanto com o tráfego rodoviário quanto com a construção devem usar equipamentos de alta visibilidade, que inclui coletes de segurança.

Assim, o uso de coletes de segurança se tornou uma parte importante e exigida por lei do equipamento de proteção individual (EPI) de um trabalhador da construção civil.

Os coletes reflexivos de alta visibilidade de segurança são, muitas vezes, o primeiro e, às vezes, a única coisa que um trabalhador pode fazer para se destacar em condições de trabalho com neblina, pouca ou nenhuma luz.

Desta forma, o presente projeto de lei visa estender essa proteção ao motorista e/ou passageiro auxiliar, em situação de emergência com seu veículo em estradas e rodovias, e até mesmo em vias urbanas. O colete de alta visibilidade representará uma importante proteção ao motorista e/ou passageiro auxiliar, quando necessário.

Em razão da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres colegas para aprovarmos a presente proposição.

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro de 2016.

Deputado **OTAVIO LEITE**
PSDB/RJ

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará

suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.582, DE 2016

(Da Sra. Laura Carneiro)

Insere dispositivo na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o credenciamento de despachantes documentalistas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2012/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei insere o inciso XVII no art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o credenciamento de despachantes documentalistas.

Art. 2º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XVII:

"Art. 22. .....

.....

XVII – credenciar os despachantes documentalistas para execução de atividades

relacionadas aos processos administrativos necessários para a regularização de documentos de veículos e condutores junto aos órgãos de trânsito." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Não obstante tratar-se de uma categoria profissional que atua há bastante tempo na prestação de serviço ao cidadão, os despachantes documentalistas ainda não foram reconhecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, pois não há qualquer menção a esse tipo de atividade na referida Lei.

Milhares de despachantes trabalham todos os dias para representar proprietários de veículos, condutores, candidatos à habilitação, entre outros interessados, junto aos departamentos de trânsito, com o objetivo de desembaraçar processos, que, pela burocracia estatal, demandariam muito tempo ao cidadão comum. O problema é que, em razão da falta de registro junto aos órgãos de trânsito, inexiste qualquer controle estatal sobre a atividade, dando margem à má prestação do serviço e à ação de aproveitadores.

Com o objetivo de dar maior transparência às atividades desenvolvidas por esses profissionais na área de trânsito, quer nos parecer fundamental que a atividade seja legitimada pelo legislador. Dessa forma, pode-se coibir a ação dos que atuam com a intenção de ganhar dinheiro fácil, chancelando, por outro lado, o trabalho sério desenvolvido pela grande maioria dos profissionais.

Estamos certos de que essa previsão legal trará mais segurança para a atividade dos despachantes, beneficiando diretamente os cidadãos que necessitam se utilizar desse tipo de serviço, seja por falta de tempo ou por qualquer outro motivo.

Estamos propondo, para tanto, a alteração do Código de Trânsito Brasileiro, inserindo entre as atribuições dos departamentos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o credenciamento de despachantes documentalistas para execução de atividades relacionadas aos processos administrativos necessários para a regularização de documentos de veículos e condutores.

Diante do aqui exposto, e considerando a relevância da matéria para a melhoria do atendimento ao cidadão, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 01 de março de 2016.

Deputada Federal LAURA CARNEIRO

(PMDB-RJ)

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.835, DE 2016

(Do Sr. Alberto Fraga)

Altera o art. 154 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1888/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 154 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O art. 154 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 154.....

§1º.....

§2º Será obrigatória a existência de 01 (um) veículo adaptado a aprendizagem de deficiente físico nos centros de formação de condutores.

§3º Os centros de formação de condutores poderão efetuar convênio para o fiel cumprimento do previsto no parágrafo anterior, na forma da regulamentação do CONTRAN.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta proposição é reapresentar matéria que foi objeto de projeto de lei em 2000.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro verificou-se a existência da necessidade da regulamentação de veículos especialmente adaptados para atender as necessidades dos portadores de deficiência física. Estas pessoas encontram muitas dificuldades para se habilitar devido a inexistência dessa previsão legal.

Assim, a proposição é útil pelo seu grande interesse social, de reclamo urgente da sociedade, especialmente dos portadores de necessidades especiais, bem como da segurança do trânsito, é que solicito aos colegas parlamentares sua aprovação.

Sala das Sessões, em 29 de março de 2016.

ALBERTO FRAGA
Deputado Federal
DEM/DF

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. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.103, DE 2016

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para explicitar a competência dos órgãos executivos estaduais de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3877/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera os incisos V e VI do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para unificar nos Departamentos Estaduais de Trânsito a competência da fiscalização de trânsito das vias e rodovias estaduais.

Art. 2º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22 .....

.....

V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, e excetuadas as competências relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; (NR)

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, com exceção das penalidades por infrações relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;" (NR)

Art. 3º Fica revogado o inciso VI do art. 21, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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

JUSTIFICAÇÃO

Apresento a seguinte proposta com objetivo de encerrar conflito legal de competência entre dois órgãos que atuam na fiscalização de trânsito estadual. O Código de Trânsito Brasileiro – CTB traz em seu art. 21, inciso VI, que compete aos órgãos rodoviários estaduais (DERs) a fiscalização de trânsito no âmbito de sua circunscrição. O art. 22, V e VI, apresentam essa mesma competência para os órgãos executivos de trânsito dos Estados (Departamento Estadual de Trânsito).

Para que não haja dois órgãos estaduais realizando a mesma atividade no mesmo âmbito, informo que há experiência bem sucedida no Pará que, desde o ano 2000, conferiu ao órgão executivo de trânsito a competência de fiscalizar também nas rodovias estaduais retirando esta atribuição do órgão rodoviário. Esta proposta também foi realizada e bem aceita no âmbito do Estado do Ceará, que desde o ano de 2007 tem melhorado o trânsito nas rodovias estaduais com a efetiva atuação do Detran/CE na fiscalização de trânsito.

Assim, este projeto busca manter apenas no órgão estadual de trânsito o exercício da atividade fiscalizatória nas rodovias estaduais. Com isso irá ocorrer uma otimização da atuação do Estado Federado no âmbito da fiscalização de trânsito no que tange a sua circunscrição e cumprir o mandamento constitucional da eficiência plasmado no art. 37 da CF/88.

Cumpre lembrar que os mais graves e fatais acidentes ocorrem na malha viária das rodovias estaduais, devido à falta de efetivo fiscalizador de forma ostensiva. As rodovias estaduais são locais propícios ao emprego de maior velocidade dos veículos e rota de fugas para os infratores numa situação de irregularidade.

Esta proposta é eficiente também para melhorar qualitativamente os estudos dos acidentes, pois cumpre ao órgão estadual de trânsito fazer estudos sobre acidentes de trânsito através de dados estatísticos coletados. Portanto os estudos das causas dos acidentes serão mais abrangentes com a ampliação do raio de sua atuação também nas rodovias do estado.

Baseado nisso, a ampliação do papel fiscalizatório do órgão estadual oportunizará, de forma mais direta, a redução dos índices de criminalidade e infrações administrativas de trânsito.

Portanto, pretendo que seja estendido ao restante do Brasil a experiência bem

sucedida no Pará, em que o órgão estadual de trânsito faz a competência de fiscalização nas rodovias estaduais com o escopo de melhorar o trânsito desde o ano de 2000. Essa responsabilidade, no Pará, foi estabelecida por meio do Decreto 4.312 de 10 de outubro de 2000.

No estado do Ceará a medida foi adotada em 2007 por meio da Lei 14.024, de 17 de dezembro de 2007, que determina ao Detran/CE a fiscalização no âmbito das rodovias estaduais, e renomeia o DERT para DER com competências exclusivas de construção, manutenção e infraestrutura das estradas estaduais.

Necessário apontar aos Deputados que esta proposta não altera a atuação nas rodovias federais, onde PRF – Polícia Rodoviária Federal e DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes possuem competência legal para atuar. Também que continua existindo a delegação das atividades entre os órgãos, por meio do convênio estipulado no art. 25 do CTB, buscando maior eficiência para execução da segurança viária.

Oportuno pontuar, também, que ficam mantidas com os órgãos rodoviários estaduais as competências específicas que tratam da manutenção e infraestrutura das rodovias estaduais relativas ao excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos; emissão de poluentes e ruídos; e do tráfego de veículos que necessitam de autorização especial.

Na forma da proposta cada um dos entes estaduais envolvidos terá maior foco em sua área fim sem que haja duplicidade na atividade. O **Departamento Estadual Rodoviário** na preservação da rodovia estadual e o **Departamento Estadual de Trânsito** nas atividades de trânsito, o que certamente proporcionará uma ação mais eficiente dessas entidades, evitando a duplicidade de esforços e otimizando os recursos empregados.

Comparativo de alterações:

Legislação - CTB	**Proposto no projeto de Lei**
	Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para explicitar a competência dos órgãos

Legislação - CTB	Proposto no projeto de Lei
	executivos estaduais de trânsito com relação à fiscalização.
	O CONGRESSO NACIONAL decreta:
	Art. 1º Esta lei altera os incisos V e VI do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para unificar nos Departamentos Estaduais de Trânsito a competência da fiscalização de trânsito das vias e rodovias estaduais.
Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - CTB	**Art. 2º** O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:	"**Art. 22**.. .....
V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;	V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, e excetuadas as competências relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia

Legislação - CTB	Proposto no projeto de Lei
	de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;	VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código no âmbito de sua circunscrição e nas rodovias estaduais, com exceção das penalidades por infrações relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:	
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;	**Art. 3º** Fica revogado o inciso VI do art. 21, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Pelo exposto, apresento este projeto esperando contar com o apoio dos eminentes Deputados para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2016.

Christiane Yared
Deputada Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO VII
DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Seção I
Disposições Gerais

Art. 37**.** A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I - os cargos, empregos e funções públicas são acessíveis aos brasileiros que preencham os requisitos estabelecidos em lei, assim como aos estrangeiros, na forma da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

III - o prazo de validade do concurso público será de até dois anos, prorrogável uma vez, por igual período;

IV - durante o prazo improrrogável previsto no edital de convocação, aquele aprovado em concurso público de provas ou de provas e títulos será convocado com prioridade sobre novos concursados para assumir cargo ou emprego, na carreira;

V - as funções de confiança, exercidas exclusivamente por servidores ocupantes de cargo efetivo, e os cargos em comissão, a serem preenchidos por servidores de carreira nos casos, condições e percentuais mínimos previstos em lei, destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VI - é garantido ao servidor público civil o direito à livre associação sindical;

VII - o direito de greve será exercido nos termos e nos limites definidos em lei específica; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;

IX - a lei estabelecerá os casos de contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público;

X - a remuneração dos servidores públicos e o subsídio de que trata o § 4º do art. 39 somente poderão ser fixados ou alterados por lei específica, observada a iniciativa privativa em cada caso, assegurada revisão geral anual, sempre na mesma data e sem distinção de índices; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XI - a remuneração e o subsídio dos ocupantes de cargos, funções e empregos públicos da administração direta, autárquica e fundacional, dos membros de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, dos detentores de mandato eletivo e dos demais agentes políticos e os proventos, pensões ou outra espécie remuneratória, percebidos cumulativamente ou não, incluídas as vantagens pessoais ou de qualquer outra natureza, não poderão exceder o subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, aplicando-se como limite, nos Municípios, o subsídio do Prefeito, e nos Estados e no Distrito Federal, o subsídio mensal do Governador no âmbito do Poder Executivo, o subsídio dos Deputados Estaduais e Distritais no âmbito do Poder Legislativo e o subsídio dos Desembargadores do Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, no âmbito do Poder Judiciário, aplicável este limite aos membros do Ministério Público, aos Procuradores e aos Defensores Públicos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
XII - os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo;
XIII - é vedada a vinculação ou equiparação de quaisquer espécies remuneratórias para o efeito de remuneração de pessoal do serviço público*;* *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XIV - os acréscimos pecuniários percebidos por servidor público não serão computados nem acumulados para fins de concessão de acréscimos ulteriores; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XV - o subsídio e os vencimentos dos ocupantes de cargos e empregos públicos são irredutíveis, ressalvado o disposto nos incisos XI e XIV deste artigo e nos arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XVI - é vedada a acumulação remunerada de cargos públicos, exceto, quando houver compatibilidade de horários, observado em qualquer caso o disposto no inciso XI: *("Caput" do inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
a) a de dois cargos de professor;
b) a de um cargo de professor com outro, técnico ou científico;
c) a de dois cargos ou empregos privativos de profissionais de saúde, com profissões regulamentadas; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 34, de 2001)*
XVII - a proibição de acumular estende-se a empregos e funções e abrange autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista, suas subsidiárias, e sociedades controladas, direta ou indiretamente, pelo poder público; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XVIII - a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei;
XIX – somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada;
XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.
XXII - as administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atividades essenciais ao funcionamento do Estado, exercidas por servidores de carreiras específicas, terão recursos prioritários para a realização de suas atividades e atuarão de forma integrada, inclusive com o compartilhamento de cadastros e de informações fiscais,

na forma da lei ou convênio. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 1º A publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos.
§ 2º A não-observância do disposto nos incisos II e III implicará a nulidade do ato e a punição da autoridade responsável, nos termos da lei.
§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:
I - as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral, asseguradas a manutenção de serviços de atendimento ao usuário e a avaliação periódica, externa e interna, da qualidade dos serviços;
II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;
III - a disciplina da representação contra o exercício negligente ou abusivo de cargo, emprego ou função na administração pública. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.
§ 5º A lei estabelecerá os prazos de prescrição para ilícitos praticados por qualquer agente, servidor ou não, que causem prejuízos ao erário, ressalvadas as respectivas ações de ressarcimento.
§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.
§ 7º A lei disporá sobre os requisitos e as restrições ao ocupante de cargo ou emprego da administração direta e indireta que possibilite o acesso a informações privilegiadas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 8º A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato, a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre:
I - o prazo de duração do contrato;
II - os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes;
III - a remuneração do pessoal. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 9º O disposto no inciso XI aplica-se às empresas públicas e às sociedades de economia mista, e suas subsidiárias, que receberem recursos da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios para pagamento de despesas de pessoal ou de custeio em geral. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 10. É vedada a percepção simultânea de proventos de aposentadoria decorrentes do art. 40 ou dos arts. 42 e 142 com a remuneração de cargo, emprego ou função pública, ressalvados os cargos acumuláveis na forma desta Constituição, os cargos eletivos e os cargos em comissão declarados em lei de livre nomeação e exoneração. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 11. Não serão computadas, para efeito dos limites remuneratórios de que trata o inciso XI do *caput* deste artigo, as parcelas de caráter indenizatório previstas em lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
§ 12. Para os fins do disposto no inciso XI do *caput* deste artigo, fica facultado aos Estados e ao Distrito Federal fixar, em seu âmbito, mediante emenda às respectivas Constituições e Lei Orgânica, como limite único, o subsídio mensal dos Desembargadores do respectivo Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, não se aplicando o disposto neste parágrafo aos subsídios dos Deputados Estaduais e Distritais e dos Vereadores. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
Art. 38. Ao servidor público da administração direta, autárquica e fundacional, no exercício de

mandato eletivo, aplicam-se as seguintes disposições: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
I - tratando-se de mandato eletivo federal, estadual ou distrital, ficará afastado de seu cargo, emprego ou função;
II - investido no mandato de Prefeito, será afastado do cargo, emprego ou função, sendo-lhe facultado optar pela sua remuneração;
III - investido no mandato de Vereador, havendo compatibilidade de horários, perceberá as vantagens de seu cargo, emprego ou função, sem prejuízo da remuneração do cargo eletivo, e, não havendo compatibilidade, será aplicada a norma do inciso anterior;
IV - em qualquer caso que exija o afastamento para o exercício de mandato eletivo, seu tempo de serviço será contado para todos os efeitos legais, exceto para promoção por merecimento;
V - para efeito de benefício previdenciário, no caso de afastamento, os valores serão determinados como se no exercício estivesse.
.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores

ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de

sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.
.....
.....

LEI N° 14.024, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2007

Altera a redação das Leis Estaduais nºs 13.875, de 7 de fevereiro de 2007, 13.747, de 30 de março de 2006, 13.045, de 17 de julho de 2000, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ
Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º O item 1.7.1 do inciso II do art. 6º e os incisos VIII e IX do art. 78, da Lei nº. 13.875, de 7 de fevereiro de 2007, passam a vigorar com as seguintes redações:
"Art. 6º …
II - ...
1.7.1. Departamento de Edificações e Rodovias - DER;
Art. 78 ...
VIII - o Departamento de Edificações e Rodovias - DER, tem por finalidade elaborar o Plano Rodoviário do Estado; realizar estudos e elaborar planos e projetos, objetivando a construção e manutenção de estradas estaduais e assegurando a proteção ambiental das áreas onde serão executadas obras de seu interesse; construir e manter as estradas de rodagem estaduais; estudar, projetar, construir, ampliar, remodelar e recuperar prédios públicos estaduais e edificações de interesse social; avaliar prédios e terrenos para fins de desapropriação ou alienação pelo Estado; construir, manter, explorar, administrar e conservar aeroportos e campos de pouso; construir e recuperar equipamentos urbanos e exercer as atividades de planejamento, administração, pesquisa, engenharia e operação do sistema viário do Estado do Ceará.
IX - o Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, tem por finalidade coordenar, realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores; expedir e cassar licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, comunicando ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, todas as ações desta natureza; credenciar Órgãos ou Entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN; coordenar, vistoriar e executar ações de inspeção quanto às condições de segurança veicular; registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro de Veículo e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, mediante delegação do órgão federal competente; coordenar e exercer as atividades de policiamento, fiscalização, correição, julgamento de infrações e de recursos, aplicação de penalidades, medidas administrativas, inclusive nas rodovias estaduais do Ceará; arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos, bem como das infrações de trânsito relacionadas ao condutor e ao veículo; realizar a escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; coordenar, em ação conjunta com todos os
Órgãos e Entidades de trânsito da União, dos Estados e dos Municípios, com jurisdição no Estado do Ceará, todos os registros de acidentes de trânsito, visando detectar as causas e elaborando estudos e pesquisas, no intuito de contribuir para uma redução dos mesmos; coordenar a elaboração de todas as estatísticas do Estado do Ceará com relação aos condutores e aos veículos; promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes do CONTRAN; planejar, coordenar e realizar palestras educativas em escolas públicas e privadas, em empresas e demais organizações governamentais ou não, com o objetivo de criar e desenvolver uma consciência cidadã em relação ao trânsito; criar e elaborar o material educativo a ser distribuído à população quando da realização de blitzen educativas; criar, permitir, modificar, disciplinar, regulamentar, fiscalizar e controlar as linhas de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará; promover as licitações para as concessões e permissões de linhas de transporte rodoviário intermunicipal de

passageiros do Estado do Ceará; disciplinar,
regulamentar e controlar os serviços de passageiros do Estado do Ceará; manter, explorar, administrar e conservar terminais rodoviários do sistema de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Ceará.” (NR).
Art. 2º Os valores inscritos na Dívida Ativa do Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes – DERT, até a data da publicação desta Lei, oriundos da fiscalização de trânsito e de transporte, passam automaticamente a compor o saldo da Dívida Ativa do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.
Art. 3º O art. 2º. da Lei nº. 13.747, de 30 de março de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:
“Art. 2º Fica autorizada a criação de 130 (cento e trinta) cargos efetivos de Agente de Trânsito e 70 (setenta) cargos efetivos de Fiscal de Transportes no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, a serem providos por concurso público”. (NR).
Art. 4º Os aprovados no concurso público instituído pelo Edital nº. 063/2006, publicado no DOE, Série 2, ano IX, nº. 126, de 5 de julho de 2006, para os cargos de Agente de Trânsito e Fiscal de Transportes, terão seu provimento realizado diretamente no Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.
Parágrafo único. As opções de lotação que seriam distribuídas na sede e nos distritos operacionais do Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes – DERT, na conformidade do Edital nº. 063/2006, passarão a ser disponibilizadas na sede e nas regionais do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, na forma estabelecida pelo anexo I desta Lei.
Art. 5º O Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes – DERT, autarquia estadual, passa a ser denominado Departamento de Edificações e Rodovias – DER.
Art. 6º Fica instituído jeton aos membros da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, no valor de R$ 50,00 (cinqüenta reais) por sessão a que comparecerem e efetivamente atuarem nos julgamentos.
§ 1º Considera-se efetiva atuação do membro da JARI nas sessões de julgamento o comprovado comparecimento e o cumprimento das funções julgadoras.
§ 2º O pagamento do jeton será realizado na mesma data do pagamento da remuneração dos servidores públicos do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, no mês subseqüente à sua apuração, mediante comprovação da efetiva atuação do membro da JARI na sessão de julgamento.
§ 3º Poderão ser realizadas até 22 (vinte e duas) sessões mensais remuneradas.
§ 4º As despesas decorrentes do disposto neste artigo correrão à conta das dotações orçamentárias do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.
Art. 7º Fica transferida para o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, a integralidade das atribuições conferidas pela Lei Estadual nº. 13.045, de 17 de julho de 2000, ao Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes – DERT.
Art. 8º Os concessionários e permissionários do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros efetuarão, até o dia 10 de cada mês, repasse de regulação para a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará – ARCE, em virtude do exercício de sua atividade institucional de regulação de serviços públicos delegados.
§ 1º O valor do repasse será obtido mediante a multiplicação do número de veículos da frota operante ou da frota total do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, conforme anexo II, pelo valor da Unidade Fiscal de Referência do Estado do Ceará - UFIRCE, ou outro índice que venha substituí-la, para o respectivo exercício.
§ 2º Considera-se frota operante 90% (noventa por cento) da frota total cadastrada junto ao órgão gestor no mês anterior ao mês de referência.
§ 3º A ausência de repasse tempestivo implicará multa de 2% (dois por cento) e juros de mora de 1% ao mês, bem como a caducidade da concessão ou revogação da permissão, sem prejuízo da atualização monetária com base no valor da UFIRCE da data do efetivo pagamento, da inscrição no CADINE e da execução judicial do débito.
§ 4º Do total da receita arrecadada com o repasse de que trata este artigo, a ARCE transferirá ao DETRAN, até o dia 20 de cada mês, 40% (quarenta por cento) do total dos valores efetivamente recebidos no mês de referência, para utilização nas atividades correlatas ao Sistema de Transporte Rodoviário Regular Intermunicipal de Passageiros.
§ 5º As disposições contidas no art. 64 da Lei nº. 13.094, de 12 de janeiro de 2001, bem como

as disposições pactuadas, permanecerão vigentes até que este artigo produza efeitos.
Art. 9º Ficam sub-rogados para o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/CE, os termos de permissão do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros celebrados pelo DERT.
Art. 10. Ficam criados 40 (quarenta) cargos de Direção e Assessoramento Superior, de provimento em comissão, sendo 20 (vinte) símbolos DNS-2 e 20 (vinte) símbolos DNS-3, integrantes da Administração Direta do Poder Executivo.
Parágrafo único. Os cargos criados por este artigo serão consolidados por Decreto no quadro geral de cargos de Direção e Assessoramento Superior da Administração Direta do Poder Executivo Estadual.
Art. 11. Fica autorizada a cessão para o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, até 31 de dezembro de 2010, dos servidores titulares de cargos ou funções de nível médio lotados na Coordenadoria de Trânsito e Transporte do Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes até a data da publicação desta Lei.
§ 1º A cessão prevista no caput ocorrerá sem ônus para o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, e dependerá de requerimento do servidor interessado.
§ 2º O servidor cedido poderá solicitar o retorno à origem antes do prazo estabelecido no caput.
Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO IRACEMA DO ESTADO DO CEARÁ, em Fortaleza, 17 de dezembro de 2007.
Cid Ferreira Gomes

GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ

PROJETO DE LEI N.º 5.224, DE 2016

(Do Sr. Goulart)

Dá nova redação ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a emissão de alerta nos veículos automotores sobre a possibilidade de esquecimento de crianças, idosos e animais no interior do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei determina a emissão de alerta nos veículos automotores sobre a possibilidade de esquecimento de crianças, idosos e animais no interior do veículo.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.....

.....

VIII - Aviso de alerta sobre a possibilidade de esquecimento de crianças, idosos e animais no interior do veículo.

.....(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem como objetivo tornar obrigatório a fixação de aviso de alerta sobre a possibilidade de esquecimento de crianças, idosos e animais no interior de veículo automotor.

É recorrente a imprensa noticiar sobre a morte de crianças por esquecimento no interior de veículos. Assim sendo, esta proposição possui caráter protetivo, impondo ao fabricante a obrigatoriedade de afixar em local visível lembrete de que os condutores e passageiros devem ter o zelo de observar a presença ou não de crianças, idosos ou animais dentro de veículos.

Importante observar que o CONTRAN irá regulamentar esse alerta para evitar o esquecimento, o que poderá ser escrito ou sonoro, conforme o modelo e os assessórios ofertados no momento da aquisição do veículo.

Desse modo, considerando que cotidiano dos grandes centros urbanos impõe um ritmo de vida estressante, de modo a ocasionar esse tipo de esquecimento, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de maio de 2016.

Deputado **GOULART**
PSD/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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em

pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.227, DE 2016

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre a composição do Conselho Nacional de Trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3055/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir a participação dos trabalhadores efetivos dos órgãos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 10 .....

.....

XXVI – um representante de entidade nacional de classe dos agentes de trânsito, servidores titulares de cargos efetivos dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

(...)

§4º O representante referido no inciso XXVI será designado dentre indicados por entidade sindical nacional de grau superior, registrada no Ministério do Trabalho e Emprego e que tenha sua base composta exclusivamente por sindicatos da área de trânsito."

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta visa melhorar a composição do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, a fim de que se tenha representante dos trabalhadores na área de trânsito, os agentes de trânsito.

A partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 e da redemocratização do país, foram instituídos os Conselhos como instâncias de formulação e deliberação de políticas públicas setoriais e assim aproximar o mundo político das práticas sociais.

De forma antagônica à praxe o Contran é uma entidade que possui composição somente de órgãos do governo, pois sua totalidade é de representantes de dez ministérios, conforme estipulado pelo art. 10 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Assim, encontra-se representado de maneira apartada da participação da sociedade civil e dos agentes de trânsito.

A categoria de agentes de trânsito foi reconhecida pela Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014, que incluiu o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, para disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, *litteris*:

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

(...)
§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:
I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e
II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

O novo § 10 do art. 144 da CF/88 cria as bases necessárias para uma política de Estado a fim de tratar adequadamente do problema ao dizer o que é a Segurança Viária e de quem é o Poder de executá-la enquanto competência legal. E também insere a segurança viária no contexto da segurança pública constitucional, deixando expresso o seu objetivo: de preservar a ordem pública, de proteção das pessoas e de seu patrimônio nas vias públicas por meio de seus agentes de trânsito.

Tendo em conta que também é competência dos agentes de trânsito – na dicção da novel EC nº 82/2014 – a segurança viária mediante o adequado planejamento e execução da educação, engenharia e fiscalização de trânsito, essa categoria, dentro de sua abrangente temática de conhecimento, poderá oferecer relevante contribuição ao Conselho Nacional de Trânsito, a quem compete, como coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo, a elaboração de política pública para o trânsito.

Isso porque os agentes de trânsito, ao executarem a diretiva traçada na política pública de trânsito, estão aptos a identificarem pontos que podem ser aprimorados no trânsito local e do Estado, promovendo assim o desenvolvimento da mobilidade urbana mais efetiva com a realidade observada nos centros urbanos do País.

Ainda, a Constituição Federal no seu art. 10 prevê que os trabalhadores têm direito de ter acento nos órgãos colegiados públicos que tratem dos seus interesses, nos seguintes termos:

"Art. 10. É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação."

Por isso, a inclusão dos trabalhadores no Contran nada mais é que uma obrigação Constitucional que ainda não está sendo cumprida.

Entendemos que o ideal seria que o Conselho fosse organizado de forma

paritária com participação igualitária dos trabalhadores, fato praticado em outros Conselhos para o exercício democrático de participação que galvaniza a cidadania e o equilíbrio harmonioso. Apesar de desejável, pois nos Conselhos deve existir equilíbrio entre governo e sociedade/trabalhadores, acreditamos que esta proposta atende a necessidade de servidores de trânsito, pois apresenta também critério para escolha do representante da categoria.

Pelo exposto, apresento este projeto esperando contar com o apoio dos eminentes pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 10 de maio de 2016.

Deputada **Christiane Yared**
PR-PR

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

.....

Art. 10. É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

Art. 11. Nas empresas de mais de duzentos empregados, é assegurada a eleição de um representante destes com a finalidade exclusiva de promover-lhes o entendimento direto com os empregadores.

.....

TÍTULO V
DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS

.....

CAPÍTULO III

DA SEGURANÇA PÚBLICA

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

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I
Dos Princípios Gerais

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:
I - impostos;
II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;
III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.
§ 1º Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.
§ 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos.
.....
.....

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 82, DE 2014

Inclui o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, para disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

As **MESAS** da **CÂMARA DOS DEPUTADOS** e do **SENADO FEDERAL**, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:
Art. 1º O art. 144 da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:
"Art. 144. .....
.....
§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:
I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e
II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei." (NR)
Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, em 16 de julho de 2014

Mesa da Câmara dos Deputados	**Mesa do Senado Federal**
Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES Presidente	Senador RENAN CALHEIROS Presidente
Deputado ARLINDO CHINAGLIA 1º Vice-Presidente	Senador JORGE VIANA 1º Vice-Presidente
Deputado FÁBIO FARIA 2º Vice-Presidente	Senador ROMERO JUCÁ 2º Vice-Presidente
Deputado MARCIO BITTAR 1º Secretário	Senador FLEXA RIBEIRO 1º Secretário
Deputado SIMÃO SESSIM 2º Secretário	Senadora ANGELA PORTELA 2ª Secretária
Deputado MAURÍCIO QUINTELLA LESSA 3º Secretário	Senador CIRO NOGUEIRA 3º Secretário
Deputado ANTONIO CARLOS BIFFI 4º Secretário	Senador JOÃO VICENTE CLAUDINO 4º Secretário

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;
IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;
V - um representante do Ministério do Exército;
VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;
VII - um representante do Ministério dos Transportes;
VIII - (VETADO)
IX - (VETADO)
X - (VETADO)
XI - (VETADO)
XII - (VETADO)
XIII - (VETADO)
XIV - (VETADO)
XV - (VETADO)
XVI - (VETADO)
XVII - (VETADO)
XVIII - (VETADO)
XIX - (VETADO)
XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXI - (VETADO)
XXII - um representante do Ministério da Saúde; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
XXIV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
XXV - 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
Art. 11. (VETADO)
Art. 12. Compete ao CONTRAN:
I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
III - (VETADO)
IV - criar Câmaras Temáticas;
V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;
VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;
VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
IX - responder ás consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;
XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e
XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.
XV - *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.231, DE 2016

(Do Sr. João Rodrigues)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20 .....

.....

III - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência e de multa e as medidas administrativas cabíveis, notificar os proprietários ou infratores, arrecadar as multas que aplicar e os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e da escolta de veículos de cargas

superdimensionadas ou perigosas;

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito." (NR)

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

"Art. 21 .....

.....

§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito." (NR)

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 22 .....

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito." (NR)

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 24 .....

.....

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XVII, XX e XXI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (NR)

Art. 6º A Seção I do Capítulo XVIII da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 280-A. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo

específico para fiscalização no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, policial rodoviário federal ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via." (NR)

Art. 7º O Anexo I, Dos Conceitos e Definições, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

" .....

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, para o exercício das atribuições de fiscalização, controle e operação de trânsito, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

.....

PATRULHAMENTO - atividade exercida pela Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de sua competência, com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito e outras ações destinadas à segurança pública." (NR)

Art. 8º Fica assegurada a opção de manutenção do regime celetista ao agente da autoridade de trânsito de que trata o art. 280-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que esteja em exercício nos respectivos órgãos ou entidades de trânsito até 12 (doze) meses da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Fica revogado o § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem a finalidade de estabelecer limites ao poder das Autoridades de Trânsito, determinando a obrigatoriedade **dos serviços de fiscalização** serem exercidos, necessariamente, por servidores públicos, civis ou militares, e vedando a terceirização de tais atividades.

Apresento modificações no Código de Trânsito Brasileiro – CTB objetivando impedir que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Para tanto deve ser exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito de forma que os autos de infração de trânsito só devam ser lavrados por servidores públicos, civis ou militares.

Busca-se, desta forma, vedar a transferência dos serviços de fiscalização de trânsito para empresas privadas, mediante contratos de concessão ou parceria, seja nas rodovias federais (art. 20) ou estaduais (art. 21), nos órgãos estaduais de trânsito (art. 22) ou no âmbito de cada município (art.24). Busca-se ainda resgatar o espírito educativo que norteou o legislador durante a elaboração do Código de Trânsito Brasileiro, vedando a transformação dos serviços de fiscalização de trânsito em uma indústria de multas, voltada muito mais para amealhar lucros para as empresas privadas que os exploram e para ampliar a arrecadação da Administração Pública.

Observamos que determinadas brechas da Lei 9.503/1997 estão servindo para que, em muitas cidades e em diversas rodovias federais e estaduais, prospere uma verdadeira indústria de multas, cujo propósito é simplesmente obter lucros em vez de servir de instrumento educativo. Empresas privadas estão sendo contratadas para substituir o Estado em sua função fiscalizadora e passam a ser remuneradas conforme a proporção de multas que aplicam ao motorista infrator.

Temos observado que empresas que usufruem da concessão fiscalizatória, ilegal, tem criado verdadeiras armadilhas para flagrar o motorista, transformando o serviço prestado em fonte de lucros inestimáveis. E de uma empresa privada que explora determinado serviço para obter lucro não se pode presumir idoneidade.

Dito isto, esclareço os artigos desta proposta.

A alteração do inciso III do art.20, que trata das competências da PRF, busca simplesmente explicitar que a PRF é o órgão fiscalizador do trânsito no âmbito das rodovias federais. Já o parágrafo único garante que a fiscalização de trânsito não seja realizada por empresa privada como dito alhures.

Importante destacar que os órgãos de trânsito integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT precisam delegar parcialmente, entre si e por meio de convênio, atribuições necessárias à melhor e correta aplicação das obrigações impostas pelo CTB. Portanto há ressalva para que essa exclusividade de competência possa permitir que outros órgãos componentes do SNT, todos órgãos e instituições públicas, listados no art. 7º do CTB, possam continuar a exercer as atividades conforme justificada necessidade de convênio, parceria ou qualquer termo semelhante.

Para os artigos **21** (dos órgãos e entidades executivos rodoviários), **22** (dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal) e **24** (dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios) foram citados apenas os incisos que tratam da atribuição de fiscalização como apontado anteriormente de forma a limitar a “indústria da multa”.

Percebe-se que foi realizada minuciosa análise no CTB. Com mesma atenção buscamos não restringir os órgãos e entidades de trânsito quanto as demais atividades. Todo o estudo foi balizado de forma que o projeto possa garantir liberdade de gestão ao administrador. Isso porque temos total clareza que limitar todas as atividades das instituições de forma exclusiva seria engessar o estado e a gestão do trânsito. Desse modo estão mantidas as competências que tratam da engenharia e vários equipamentos de controle viário, que não são necessariamente de fiscalização, assim como continuam inalterados os incisos que tratam de coleta e estudo de dados dos acidentes e demais competências que não são de caráter fiscalizatório.

Ainda buscando a indelegabilidade do poder fiscalizatório do Estado à empresas que objetivam lucro em sua atividade ou à empresas que formem capital ou patrimônio vindo do trabalho prestado, foram incluídos os incisos referentes às atividades que resultam em arrecadação dos serviços de fiscalização de trânsito e suas consequentes penalidades.

Assim, dos 11 (onze) incisos **do art. 20, apenas 4** (quatro) tratam da fiscalização de trânsito e foram inseridos nesta proposta. Dos 14 (catorze) incisos **do art. 21, apenas 6** (seis) estão incluídos. Dos 16 (dezesseis) incisos **do art. 22 apenas 5** (cinco) estão na proposta e dos 21 (vinte e um) incisos **do art. 24, apenas 9** (nove) constam atribuição de fiscalizar o trânsito e arrecadar com estes serviços.

Reafirmo que todos os incisos que citamos sobre fiscalização tratam especificamente da atuação e autuação do poder público e fiscalização de várias formas, pois são aquelas as atividades que exercem atribuições relacionadas à expressão do Poder Estatal, portanto já deveriam ser de competência exclusiva do Estado e este projeto objetiva explicitar legalmente essa situação, tendo em vista que muitos gestores passam, quando não deveriam, essas funções à iniciativa privada.

Por fim, cumpre-nos o dever de apresentar outra necessidade de correção do CTB que coaduna com a proposta aqui apresentada. Editado em 1997, o CTB não sofreu automaticamente as alterações impostas pelas alterações da Constituição Federal. Em 1997 o legislador ordinário, ao estabelecer a norma do § 4°, do art. 280, do CTB, foi levado a inserir na referida norma o termo "celetista", contudo, atualmente, por força da Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, só poderá ser o servidor público titular de cargo efetivo (estatutário), vez que o servidor celetista não é titular de cargo público, mas, sim, de emprego, pelo que não pode, ainda que concursado, exercer a função de fiscalizador, que lavra o auto de infração, ou como colocado no texto, propriamente o agente da autoridade de trânsito.

Portanto, para ter efeito depois da EC 19/98, mesmo que equivocado, o termo “celetista” do § 4º do art. 280, deveria estar de forma que a contratação de empregado também fosse possível sem se confundir com o servidor público. Assim, se conclui de uma interpretação sistemática dos arts. 37, 39 e 40 da Constituição da República e posterior ratificação com a EC 19/98, que parte do § 4º do art. 280 está revogada pela impossibilidade de execução legal, cabendo a nós, nesta oportunidade, explicitar de forma a trazer o entendimento contemporâneo da Carta Política de 1988.

Nesta toada da análise, observamos um equívoco comum no § 4º do art. 280 do CTB, onde está o termo jurisdição quando pretendia tratar de circunscrição. Isto porque jurisdição – ou “dizer o direito” – está relacionado com a faculdade ou poder legal de aplicar as leis e a justiça, que é concernente às atribuições exclusivas de magistrados, e não das autoridades de trânsito, tampouco de seus agentes.

Neste mesmo sentido faz-se necessária a correção do termo AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO e do termo PATRULHAMENTO, ambos do Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa forma, o presente Projeto de Lei introduz modificações no Código de Trânsito Brasileiro não no sentido de abrandá-lo em relação aos infratores de trânsito, mas no sentido de impedir que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Torna exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito e determina que as infrações só poderão ser lavradas por servidores públicos, civis ou militares, tipificando-os como tal.

Por todo o exposto rogo aos meus pares para que aprovem este projeto.

Sala das Sessões, em 10 de maio de 2016.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO VII
DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Seção I
Disposições Gerais

Art. 37**.** A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I - os cargos, empregos e funções públicas são acessíveis aos brasileiros que preencham os requisitos estabelecidos em lei, assim como aos estrangeiros, na forma da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

III - o prazo de validade do concurso público será de até dois anos, prorrogável uma vez, por igual período;

IV - durante o prazo improrrogável previsto no edital de convocação, aquele aprovado em concurso público de provas ou de provas e títulos será convocado com prioridade sobre novos concursados para assumir cargo ou emprego, na carreira;

V - as funções de confiança, exercidas exclusivamente por servidores ocupantes de cargo efetivo, e os cargos em comissão, a serem preenchidos por servidores de carreira nos casos, condições e percentuais mínimos previstos em lei, destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VI - é garantido ao servidor público civil o direito à livre associação sindical;

VII - o direito de greve será exercido nos termos e nos limites definidos em lei específica; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;

IX - a lei estabelecerá os casos de contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público;

X - a remuneração dos servidores públicos e o subsídio de que trata o § 4º do art. 39 somente poderão ser fixados ou alterados por lei específica, observada a iniciativa privativa em cada caso, assegurada revisão geral anual, sempre na mesma data e sem distinção de índices; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XI - a remuneração e o subsídio dos ocupantes de cargos, funções e empregos públicos da administração direta, autárquica e fundacional, dos membros de qualquer dos Poderes da União,

dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, dos detentores de mandato eletivo e dos demais agentes políticos e os proventos, pensões ou outra espécie remuneratória, percebidos cumulativamente ou não, incluídas as vantagens pessoais ou de qualquer outra natureza, não poderão exceder o subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, aplicando-se como limite, nos Municípios, o subsídio do Prefeito, e nos Estados e no Distrito Federal, o subsídio mensal do Governador no âmbito do Poder Executivo, o subsídio dos Deputados Estaduais e Distritais no âmbito do Poder Legislativo e o subsídio dos Desembargadores do Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, no âmbito do Poder Judiciário, aplicável este limite aos membros do Ministério Público, aos Procuradores e aos Defensores Públicos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*

XII - os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo;

XIII - é vedada a vinculação ou equiparação de quaisquer espécies remuneratórias para o efeito de remuneração de pessoal do serviço público*;* *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XIV - os acréscimos pecuniários percebidos por servidor público não serão computados nem acumulados para fins de concessão de acréscimos ulteriores; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XV - o subsídio e os vencimentos dos ocupantes de cargos e empregos públicos são irredutíveis, ressalvado o disposto nos incisos XI e XIV deste artigo e nos arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XVI - é vedada a acumulação remunerada de cargos públicos, exceto, quando houver compatibilidade de horários, observado em qualquer caso o disposto no inciso XI: *("Caput" do inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

a) a de dois cargos de professor;

b) a de um cargo de professor com outro, técnico ou científico;

c) a de dois cargos ou empregos privativos de profissionais de saúde, com profissões regulamentadas; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 34, de 2001)*

XVII - a proibição de acumular estende-se a empregos e funções e abrange autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista, suas subsidiárias, e sociedades controladas, direta ou indiretamente, pelo poder público; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XVIII - a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei;

XIX – somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada;

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

XXII - as administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atividades essenciais ao funcionamento do Estado, exercidas por servidores de carreiras específicas, terão recursos prioritários para a realização de suas atividades e atuarão de forma integrada, inclusive com o compartilhamento de cadastros e de informações fiscais, na forma da lei ou convênio. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

§ 1º A publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos.

§ 2º A não-observância do disposto nos incisos II e III implicará a nulidade do ato e a punição

da autoridade responsável, nos termos da lei.
§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:
I - as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral, asseguradas a manutenção de serviços de atendimento ao usuário e a avaliação periódica, externa e interna, da qualidade dos serviços;
II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;
III - a disciplina da representação contra o exercício negligente ou abusivo de cargo, emprego ou função na administração pública. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.
§ 5º A lei estabelecerá os prazos de prescrição para ilícitos praticados por qualquer agente, servidor ou não, que causem prejuízos ao erário, ressalvadas as respectivas ações de ressarcimento.
§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.
§ 7º A lei disporá sobre os requisitos e as restrições ao ocupante de cargo ou emprego da administração direta e indireta que possibilite o acesso a informações privilegiadas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 8º A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato, a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre:
I - o prazo de duração do contrato;
II - os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes;
III - a remuneração do pessoal. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 9º O disposto no inciso XI aplica-se às empresas públicas e às sociedades de economia mista, e suas subsidiárias, que receberem recursos da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios para pagamento de despesas de pessoal ou de custeio em geral. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 10. É vedada a percepção simultânea de proventos de aposentadoria decorrentes do art. 40 ou dos arts. 42 e 142 com a remuneração de cargo, emprego ou função pública, ressalvados os cargos acumuláveis na forma desta Constituição, os cargos eletivos e os cargos em comissão declarados em lei de livre nomeação e exoneração. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 11. Não serão computadas, para efeito dos limites remuneratórios de que trata o inciso XI do *caput* deste artigo, as parcelas de caráter indenizatório previstas em lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
§ 12. Para os fins do disposto no inciso XI do *caput* deste artigo, fica facultado aos Estados e ao Distrito Federal fixar, em seu âmbito, mediante emenda às respectivas Constituições e Lei Orgânica, como limite único, o subsídio mensal dos Desembargadores do respectivo Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, não se aplicando o disposto neste parágrafo aos subsídios dos Deputados Estaduais e Distritais e dos Vereadores. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
Art. 38. Ao servidor público da administração direta, autárquica e fundacional, no exercício de mandato eletivo, aplicam-se as seguintes disposições: *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
I - tratando-se de mandato eletivo federal, estadual ou distrital, ficará afastado de seu cargo, emprego ou função;
II - investido no mandato de Prefeito, será afastado do cargo, emprego ou função, sendo-lhe facultado optar pela sua remuneração;

III - investido no mandato de Vereador, havendo compatibilidade de horários, perceberá as vantagens de seu cargo, emprego ou função, sem prejuízo da remuneração do cargo eletivo, e, não havendo compatibilidade, será aplicada a norma do inciso anterior;
IV - em qualquer caso que exija o afastamento para o exercício de mandato eletivo, seu tempo de serviço será contado para todos os efeitos legais, exceto para promoção por merecimento;
V - para efeito de benefício previdenciário, no caso de afastamento, os valores serão determinados como se no exercício estivesse.

Seção II
Dos Servidores Públicos
(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

Art. 39. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios instituirão, no âmbito de sua competência, regime jurídico único e planos de carreira para os servidores da administração pública direta, das autarquias e das fundações públicas. *(Vide ADIN nº 2.135-4)*
§ 1º A fixação dos padrões de vencimento e dos demais componentes do sistema remuneratório observará:
I - a natureza, o grau de responsabilidade e a complexidade dos cargos componentes de cada carreira;
II - os requisitos para a investidura;
III - as peculiaridades dos cargos. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 2º A União, os Estados e o Distrito Federal manterão escolas de governo para a formação e o aperfeiçoamento dos servidores públicos, constituindo-se a participação nos cursos um dos requisitos para a promoção na carreira, facultada, para isso, a celebração de convênios ou contratos entre os entes federados. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 3º Aplica-se aos servidores ocupantes de cargo público o disposto no art. 7º, IV, VII, VIII, IX, XII, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXII e XXX, podendo a lei estabelecer requisitos diferenciados de admissão quando a natureza do cargo o exigir. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º O membro de Poder, o detentor de mandato eletivo, os Ministros de Estado e os Secretários Estaduais e Municipais serão remunerados exclusivamente por subsídio fixado em parcela única, vedado o acréscimo de qualquer gratificação, adicional, abono, prêmio, verba de representação ou outra espécie remuneratória, obedecido, em qualquer caso, o disposto no art. 37, X e XI. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 5º Lei da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderá estabelecer a relação entre a maior e a menor remuneração dos servidores públicos, obedecido, em qualquer caso, o disposto no art. 37, XI. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 6º Os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário publicarão anualmente os valores do subsídio e da remuneração dos cargos e empregos públicos. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 7º Lei da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disciplinará a aplicação de recursos orçamentários provenientes da economia com despesas correntes em cada órgão, autarquia e fundação, para aplicação no desenvolvimento de programas de qualidade e produtividade, treinamento e desenvolvimento, modernização, reaparelhamento e racionalização do serviço público, inclusive sob a forma de adicional ou prêmio de produtividade. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 8º A remuneração dos servidores públicos organizados em carreira poderá ser fixada nos termos do § 4º. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
Art. 40. Aos servidores titulares de cargos efetivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, incluídas suas autarquias e fundações, é assegurado regime de previdência de caráter contributivo e solidário, mediante contribuição do respectivo ente público, dos servidores ativos e inativos e dos pensionistas, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial e o disposto neste artigo. *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 1º Os servidores abrangidos pelo regime de previdência de que trata este artigo serão

aposentados, calculados os seus proventos a partir dos valores fixados na forma dos §§ 3º e 17: *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
I - por invalidez permanente, sendo os proventos proporcionais ao tempo de contribuição, exceto se decorrente de acidente em serviço, moléstia profissional ou doença grave, contagiosa ou incurável, na forma da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
II - compulsoriamente, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição, aos 70 (setenta) anos de idade, ou aos 75 (setenta e cinco) anos de idade, na forma de lei complementar; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 88, de 2015)*
III - voluntariamente, desde que cumprido tempo mínimo de dez anos de efetivo exercício no serviço público e cinco anos no cargo efetivo em que se dará a aposentadoria, observadas as seguintes condições:
a) sessenta anos de idade e trinta e cinco de contribuição, se homem, e cinqüenta e cinco anos de idade e trinta de contribuição, se mulher;
b) sessenta e cinco anos de idade, se homem, e sessenta anos de idade, se mulher, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 2º Os proventos de aposentadoria e as pensões, por ocasião de sua concessão, não poderão exceder a remuneração do respectivo servidor, no cargo efetivo em que se deu a aposentadoria ou que serviu de referência para a concessão da pensão. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 3º Para o cálculo dos proventos de aposentadoria, por ocasião da sua concessão, serão consideradas as remunerações utilizadas como base para as contribuições do servidor aos regimes de previdência de que tratam este artigo e o art. 201, na forma da lei. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 4º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos abrangidos pelo regime de que trata este artigo, ressalvados, nos termos definidos em leis complementares, os casos de servidores:
I - portadores de deficiência;
II - que exerçam atividades de risco;
III - cujas atividades sejam exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
§ 5º Os requisitos de idade e de tempo de contribuição serão reduzidos em cinco anos, em relação ao disposto no § 1°, III, a, para o professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 6º Ressalvadas as aposentadorias decorrentes dos cargos acumuláveis na forma desta Constituição, é vedada a percepção de mais de uma aposentadoria à conta do regime de previdência previsto neste artigo. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 7º Lei disporá sobre a concessão do benefício de pensão por morte, que será igual: *("Caput" do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
I - ao valor da totalidade dos proventos do servidor falecido, até o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, acrescido de setenta por cento da parcela excedente a este limite, caso aposentado à data do óbito; ou *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
II - ao valor da totalidade da remuneração do servidor no cargo efetivo em que se deu o falecimento, até o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, acrescido de setenta por cento da parcela excedente a este limite, caso em atividade na data do óbito. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 8º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios estabelecidos em lei. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 9º O tempo de contribuição federal, estadual ou municipal será contado para efeito de aposentadoria e o tempo de serviço correspondente para efeito de disponibilidade. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 10. A lei não poderá estabelecer qualquer forma de contagem de tempo de contribuição

fictício. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 11. Aplica-se o limite fixado no art. 37, XI, à soma total dos proventos de inatividade, inclusive quando decorrentes da acumulação de cargos ou empregos públicos, bem como de outras atividades sujeitas a contribuição para o regime geral de previdência social, e ao montante resultante da adição de proventos de inatividade com remuneração de cargo acumulável na forma desta Constituição, cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração, e de cargo eletivo. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 12**.** Além do disposto neste artigo, o regime de previdência dos servidores públicos titulares de cargo efetivo observará, no que couber, os requisitos e critérios fixados para o regime geral de previdência social. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 13**.** Ao servidor ocupante, exclusivamente, de cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração bem como de outro cargo temporário ou de emprego público, aplica-se o regime geral de previdência social. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 14. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, desde que instituam regime de previdência complementar para os seus respectivos servidores titulares de cargo efetivo, poderão fixar, para o valor das aposentadorias e pensões a serem concedidas pelo regime de que trata este artigo, o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 15. O regime de previdência complementar de que trata o § 14 será instituído por lei de iniciativa do respectivo Poder Executivo, observado o disposto no art. 202 e seus parágrafos, no que couber, por intermédio de entidades fechadas de previdência complementar, de natureza pública, que oferecerão aos respectivos participantes planos de benefícios somente na modalidade de contribuição definida. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 16. Somente mediante sua prévia e expressa opção, o disposto nos §§ 14 e 15 poderá ser aplicado ao servidor que tiver ingressado no serviço público até a data da publicação do ato de instituição do correspondente regime de previdência complementar. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 17. Todos os valores de remuneração considerados para o cálculo do benefício previsto no § 3° serão devidamente atualizados, na forma da lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 18. Incidirá contribuição sobre os proventos de aposentadorias e pensões concedidas pelo regime de que trata este artigo que superem o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, com percentual igual ao estabelecido para os servidores titulares de cargos efetivos. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 19. O servidor de que trata este artigo que tenha completado as exigências para aposentadoria voluntária estabelecidas no § 1º, III, *a*, e que opte por permanecer em atividade fará jus a um abono de permanência equivalente ao valor da sua contribuição previdenciária até completar as exigências para aposentadoria compulsória contidas no § 1º, II. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 20. Fica vedada a existência de mais de um regime próprio de previdência social para os servidores titulares de cargos efetivos, e de mais de uma unidade gestora do respectivo regime em cada ente estatal, ressalvado o disposto no art. 142, § 3º, X. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
§ 21. A contribuição prevista no § 18 deste artigo incidirá apenas sobre as parcelas de proventos de aposentadoria e de pensão que superem o dobro do limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201 desta Constituição, quando o beneficiário, na forma da lei, for portador de doença incapacitante. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
Art. 41. São estáveis após três anos de efetivo exercício os servidores nomeados para cargo de provimento efetivo em virtude de concurso público. *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 1º O servidor público estável só perderá o cargo:

I - em virtude de sentença judicial transitada em julgado;
II – mediante processo administrativo em que lhe seja assegurada ampla defesa;
III – mediante procedimento de avaliação periódica de desempenho, na forma de lei complementar, assegurada ampla defesa. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 2º Invalidada por sentença judicial a demissão do servidor estável, será ele reintegrado, e o eventual ocupante da vaga, se estável, reconduzido ao cargo de origem, sem direito a indenização, aproveitado em outro cargo ou posto em disponibilidade com remuneração proporcional ao tempo de serviço. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 3º Extinto o cargo ou declarada a sua desnecessidade, o servidor estável ficará em disponibilidade, com remuneração proporcional ao tempo de serviço, até seu adequado aproveitamento em outro cargo. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º Como condição para a aquisição da estabilidade, é obrigatória a avaliação especial de desempenho por comissão instituída para essa finalidade. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
.....
.....

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 19, DE 4 DE JUNHO DE 1998

Modifica o regime e dispõe sobre princípio e normas da Administração Pública, Servidores e Agentes políticos, controle de despesas e finanças públicas e custeio de atividades a cargo do Distrito Federal, e dá outras providências.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam esta Emenda ao texto constitucional:
Art. 1º Os incisos XIV e XXII do art. 21 e XXVII do art. 22 da Constituição Federal passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 21. Compete à União:
.....
XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para a execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio;
.....
XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;
....."
"Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
.....
XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1°, III;
....."
Art. 2º O § 2º do art. 27 e os incisos V e VI do art. 29 da Constituição Federal passam a vigorar com a seguinte redação, inserindo-se § 2º no art. 28 e renumerando-se para § 1º o atual parágrafo único:
"Art. 27. .....
.....
§ 2º O subsídio dos Deputados Estaduais será fixado por lei de iniciativa da Assembléia Legislativa, na razão de, no máximo, setenta e cinco por cento daquele estabelecido, em espécie, para os Deputados Federais, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º, 57, § 7º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I. ....."
"Art. 28. .....
§ 1º Perderá o mandato o Governador que assumir outro cargo ou função na administração pública direta ou indireta, ressalvada a posse em virtude de concurso público e observado o disposto no art. 38, I, IV e V.
§ 2º Os subsídios do Governador, do Vice-Governador e dos Secretários de Estado serão fixados por lei de iniciativa da Assembléia Legislativa, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, §

4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I."
"Art. 29.....
.....
V - subsídios do Prefeito, do Vice-Prefeito e dos Secretários Municipais fixados por lei de iniciativa da Câmara Municipal, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I;
VI - subsídio dos Vereadores fixado por lei de iniciativa da Câmara Municipal, na razão de, no máximo, setenta e cinco por cento daquele estabelecido, em espécie, para os Deputados Estaduais, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º, 57, § 7º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I;
....."
.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....
Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de

controle viário;
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à

unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;
X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.
.....

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 21/1/1998)*

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.
BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.
BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.
CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.
CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.
CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.
CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).
CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.
CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.
CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.
CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original

do veículo.
CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.
DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.
ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
ESTRADA - via rural não pavimentada.
ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.
FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.
FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.
FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.
FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.
GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.
ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.
INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.
INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.
LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.
LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.
LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.
LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.
LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.
LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.
LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.
MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.
MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.
MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.
MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.
ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.
PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.
PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.
PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.
PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.
PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.
PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de

emergência.
PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.
PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.
REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.
RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.
RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.
RODOVIA - via rural pavimentada.
SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.
TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.
TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.
TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.
TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.
ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.
UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.
VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.
VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos,

conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.
VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.
VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
VIA RURAL - estradas e rodovias.
VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.
VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.302, DE 2016

(Do Sr. Bacelar)

Alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que tratam da identificação dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, que tratam da identificação dos veículos.

Art. 2º - O artigo 115 e seu §2º da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, os §§9º, 10º e 11º ao mesmo artigo:

“Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo MERCOSUL.

§2º As placas com o brasão da república serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado Geral da União e do Procurador Geral da República.

§9º - Complementarmente, as placas dos veículos brasileiros deverão conter um dispositivo ótico variável (holograma) com a identificação do fabricante da placa, a bandeira da Unidade da Federação e brasão do município do domicílio do emplacamento.

§10º - As placas veiculares e lacres serão produzidas por empresas credenciadas junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, e deverão apresentar códigos bidimensionais contendo números de série, a fim de permitir o controle sistêmico da produção, que deverá ser integrada ao RENAVAM, mediante regulamentação do CONTRAN.

§11º - As placas veiculares poderão conter, opcionalmente, dispositivo eletrônico (placa eletrônica) para identificação automática do veículo integrado ao SINIAV, mediante regulamentação do CONTRAN.

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro carece de uma atualização, no que se refere ao acordo firmado entre os países integrantes do bloco do Mercosul, que determinou a unificação das placas de identificação veicular das frotas destes países através da Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/2014.

Esse é um dos avanços do Estatuto da Cidadania do Mercosul, criado em 2010, com a meta de estabelecer uma cidadania regional, que consolide os direitos criados para os cidadãos dos países participantes ao longo de duas décadas de existência do bloco.

Assim sendo, e considerando a obrigação de o Brasil cumprir o acordo firmado, torna-se imperiosa a atualização do CTB para que garanta o cumprimento desta obrigação internacional.

Além disto, e objetivamente buscando a implantação do Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos – SINIAV - a menores custos e de forma mais eficiente, conforme realizado em inúmeros outros países, justifica-se unificar tal sistema à placa Mercosul, conforme regulamentação do CONTRAN.

Além da alteração do caput do artigo 115 e de seu §2º, faz-se necessário a inclusão de novos parágrafos.

Justifica-se a manutenção da identificação do município de emplacamento do veículo, atualmente registrada na forma de tarjeta da placa, na nova placa padrão Mercosul para garantir a quota parte decorrente das infrações de trânsito e do IPVA dos municípios, eliminando o risco de perda de receita pelos municípios.

Reforça-se que o Acordo MERCOSUL/CMC/DEC. Nº 28/2004, em seu artigo 2º, estabelece que os Estados Partes do MERCOSUL podem adotar compromissos mais estritos sobre as matérias deliberadas pelo MERCOSUL. A identificação do município de emplacamento se enquadra exatamente nesta discricionariedade dos Estados Parte, haja vista a legislação nacional e da dimensão continental do país.

Sala das Sessões, em 17 de maio de 2016.

Deputado BACELAR – PTN/BA

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento.

(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)

PROJETO DE LEI N.º 5.314, DE 2016

(Do Sr. Ronaldo Benedet)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, Lei das Contravenções Penais, bem como dá outras providências para proteção à vida no trânsito contra condutores distraídos por celulares e outros aparelhos eletrônicos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3807/2015.

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, e o Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, Lei das Contravenções Penais, bem como dá outras providências, para proteção à vida no trânsito contra condutores distraídos por celulares e outros aparelhos eletrônicos.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art.252-A. Conduzir o veículo utilizando telefone celular ou qualquer aparelho eletrônico que possa interferir na capacidade de atenção do condutor:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º Aplica-se em dobro a penalidade de multa se o condutor for flagrado digitando na condução do veículo.

§ 2º Não se aplica a penalidade prevista no caput se:

I – o veículo estiver estacionado;

II – o aparelho eletrônico estiver fixado ao veículo e o condutor não estiver digitando;

III – se o uso do aparelho eletrônico ocorrer sem o uso das mãos.

§ 3º Aplica-se a penalidade de frequência obrigatória em curso de reciclagem quando houver a reincidência na infração do presente artigo.”

Art. 3º O inciso VI do art. 252 e o art. 315 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

“art. 252 .....

.....

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora;” (NR)

“Art. 315 .....

.....

Parágrafo único. O conteúdo programático mencionado no caput deve mencionar os riscos de conduzir o veículo utilizando telefone celular ou qualquer aparelho eletrônico.” (NR)

Art. 4º Revoga-se o parágrafo único do art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 5º O art. 34 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, Lei das Contravenções Penais, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 34 .....

.....

§ 1º A condução de veículo utilizando telefone celular ou qualquer aparelho eletrônico que possa interferir na capacidade de atenção do condutor é considerada prática que põe em perigo a segurança alheia.

§ 2º Não se considera que a prática referida no § 1º põe em perigo a segurança alheia se:

I – o veículo estiver estacionado;

II – o aparelho eletrônico estiver fixado ao veículo e o condutor não estiver digitando;

III – se o uso do aparelho eletrônico ocorrer sem o uso das mãos.” (NR)

Art. 6º A propaganda comercial de serviços móveis de telecomunicações e de telefones celulares ou qualquer dispositivo portátil de telecomunicações deve conter alerta sobre os riscos do uso do serviço ou dispositivo na condução de veículos.

§ 1º A propaganda deve conter, nos meios de comunicação e em função de suas características, advertência, sempre que possível falada, escrita e em Libras (Língua Brasileira de Sinais), sobre os riscos especificados no caput.

§ 2º A disposição mencionada no caput inclui propagandas veiculadas por meio da internet.

§ 3º As embalagens dos produtos especificados no caput, com exceção dos destinados à exportação, devem conter a advertência mencionada no § 1º.

§ 4º A advertência de que trata o § 3º deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva.

Art. 7º Aplicam-se ao infrator do art. 6º, sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação em vigor, as seguintes sanções:

I - advertência;

II - suspensão, no veículo de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto ou serviço, por prazo de até trinta dias;

III – suspensão de comercialização do produto ou serviço;

IV – multa, de R$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R$ 100.000,00 (cem mil reais), aplicada conforme a capacidade econômica do infrator;

V – suspensão da programação da emissora de rádio ou televisão, pelo tempo de dez minutos, a cada minuto ou fração de duração da propaganda transmitida em desacordo com esta Lei, observando-se o mesmo horário.

§ 1° As sanções previstas neste artigo podem ser aplicadas gradativamente e, na reincidência, cumulativamente, de acordo com as especificidades do infrator.

§ 2° Em qualquer caso, a veiculação da peça publicitária infratora fica definitivamente vetada.

Art. 8º Os fabricantes de celulares e dispositivos portáteis de telecomunicações ficam obrigados a instalar, em seus novos produtos, aplicativo ou outro programa que alerte periodicamente o usuário dos riscos de uso do dispositivo na condução de veículos.

Art. 9º Nos três primeiros meses de vigor desta lei, as penalidades previstas no art. 252-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, serão convertidas em advertência por escrito.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O avanço das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) deve ser celebrado, entretanto, há também seu lado negativo. O uso de celular é responsável por um grande número de mortes no trânsito e pouco tem sido feito pelo Estado para proteger a vida de vítimas de condutores distraídos pelo uso dos mais diversos equipamentos.

À época da instituição do Código Brasileiro de Trânsito (CBT), em 1997, o cenário de uso de comunicação móvel era bem diferente de hoje. Enquanto no passado o

telefone era utilizado basicamente para conversações, atualmente os *smartphones* são dispositivos com múltiplas funcionalidades, como acesso a vídeos, comunicação instantânea de mensagens, redes sociais e navegação via GPS. Com todas essas evoluções, esses equipamentos aumentaram em muito a sua capacidade de distração dos motoristas.

Vale mencionar que essa é uma tendência mundial. Nos EUA, por exemplo, além dos feridos e dos prejuízos materiais, somente em 2014, foram reportadas mais de 3 mil mortes relacionadas a motoristas distraídos, em grande parte devido ao uso de dispositivos móveis[4]. No Brasil, estima-se que 1,3 milhão de acidentes por ano estejam relacionados ao uso de dispositivos móveis e, somente nos seis primeiros meses de 2015, mais de 10.500 multas haviam sido aplicadas pelo uso de celular ao volante[5].

Diversos países já reconheceram o uso de celular no trânsito como um problema e tomaram atitudes. No Reino Unido, por exemplo, o uso de celular ao dirigir é considerado infração de trânsito, com pena de multa e pontos na carteira.[6] Nos EUA, a regulamentação varia de acordo com o estado. Há diferenças de acordo com o tipo de motorista, se é recém-habilitado, se é motorista de ônibus escolar, dentre outras variantes. Mas grande parte dos estados possui legislação sobre a questão, especialmente para envio de mensagens de texto[7].

Apesar do aumento do número de multas pelo uso de celular no trânsito[8], atualmente, as punições para quem dirige ao celular são de gravidade média, com multa de R$ 130,16[9] e 4 pontos na carteira. É uma pena muito branda, o que se percebe claramente pelo número de infrações e acidentes. Desta forma, entendemos como importante reforçar as punições para esse tipo de comportamento.

Pesquisas indicam que o uso de celular é tão ou mais danoso para as capacidades de conduzir quanto a influência de álcool[10]. Por esta razão, entendemos que as penalidades para esses comportamentos devem ser similares, ou seja, uma infração de natureza gravíssima.

Tal medida já foi realizada pela Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, conversão da Medida Provisória nº 699/2015. Entretanto, a alteração pontual promovida pela inserção de parágrafo único no art. 252 do CBT pode trazer problemas de

[4] http://www.ghsa.org/html/issues/distraction/index.html
[5] http://portaldotransito.com.br/noticias/celular-no-transito-causa-13-milhao-de-acidentes-por-ano/
[6] https://www.gov.uk/using-mobile-phones-when-driving-the-law
[7] http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/cellphone_laws.html
[8] http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1745776-multas-por-uso-do-celular-crescem-22-em-sao-paulo.shtml
[9] Valor atualizado pela Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016. O valor anterior era de R$ 85,13.
[10] http://www.roadsafetyobservatory.com/evidence/details/10900

interpretação.

A alteração mencionada apenas caracteriza que a infração prevista no inciso V do art. 252, de dirigir somente com uma das mãos, torna-se gravíssima quando o condutor estiver manuseando celular. Entretanto, o inciso VI do mesmo artigo prevê infração média quando o condutor estiver utilizando telefone celular. Devido a essa contradição e incerteza sobre se a infração seria média ou gravíssima, proponho, em conjunto com outras questões, tratar de maneira separada a infração de dirigir somente com uma das mãos daquela de dirigir com uso de celular.

No caso da direção sob a influência de álcool, tal conduta é considerada crime, de acordo com o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Entendemos que algo similar deve ocorrer com uso de celular, por colocar em risco as vidas do condutor e de outras pessoas. Entretanto, classificar o uso de celular ao volante como crime poderia ser demasiado e propomos a sua classificação como uma contravenção penal. Para isso, a proposta é alterar artigo da Lei das Contravenções Penais que trata da direção de veículos de maneira a colocar em perigo a segurança alheia, esclarecendo que o uso de celular ao volante é prática que leva a riscos à segurança. Interessante notar que tal disposição vale também para a direção de embarcações em águas públicas.

Outra estatística relevante é sobre o comportamento de digitar enquanto se dirige. O condutor que está digitando tem uma chance 23 vezes maior de se envolver em um acidente.[11] É uma estatística assustadora. Por esta razão, entendemos que é necessário que esse comportamento tenha um tratamento específico. Propomos, assim, que a penalidade de multa seja duplicada, nessa situação.

Entretanto, punir não é a única maneira de inibir o uso de celulares e dispositivos similares no trânsito. Há que se prever uma conscientização e o projeto contempla também essa vertente.

Similarmente ao que ocorre com bebidas alcóolicas e com o cigarro, a publicidade de serviços e equipamentos de telefonia móvel deve alertar a população sobre os riscos do uso do celular ao volante.

Além disso, é importante que essa conscientização ocorra desde cedo, já que o uso de tecnologia começa ainda quando criança. O CTB (Código de Trânsito Brasileiro) vigente já prevê que o Ministério da Educação, mediante proposta do CONTRAN, estabeleça currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito. Entendemos importante que tais programas contemplem também os riscos da distração causada pelo uso de dispositivos móveis e fazemos essa proposta na proposição.

[11] http://www.vt.edu/spotlight/achievement/2013-07-01-distracted/texting.html

Também como medida educativa, prevemos um período de três meses no qual a infração de trânsito terá sua penalidade convertida em advertência por escrito.

Dessa forma, apresentamos o presente Projeto de Lei, ao qual solicitamos apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de maio de 2016.

Deputado RONALDO BENEDET

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
Infração - média;
Penalidade - multa.
VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:
Infração - média;
Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Parágrafo único. *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Art. 253. Bloquear a via com veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela: *("Caput" do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Infração - gravíssima; *(Infração acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Penalidade - multa (vinte vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; *(Penalidade acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Medida administrativa - remoção do veículo. *(Medida administrativa acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 1º Aplica-se a multa agravada em 60 (sessenta) vezes aos organizadores da conduta prevista no *caput*. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação*

dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)
§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015*, *convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 3º As penalidades são aplicáveis a pessoas físicas ou jurídicas que incorram na infração, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via restabelecer de imediato, se possível, as condições de normalidade para a circulação na via. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

.....

CAPÍTULO XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Dos Crimes em Espécie

.....

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
§ 1º As condutas previstas no *caput* serão constatadas por:
I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou
II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012 e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. *(Primitivo parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008, transformado em § 3º pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012 e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:
Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.
Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação

.....

. CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.
Art. 316. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 281 só entrará em vigor após duzentos e quarenta dias contados da publicação desta Lei.

.....

.....

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 quíntuplo 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."
.....
.....

DECRETO-LEI Nº 3.688, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941

Lei das Contravenções Penais

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

DECRETA:

LEI DAS CONTRAVENÇÕES PENAIS

.....

PARTE ESPECIAL

.....

CAPÍTULO III
DAS CONTRAVENÇÕES REFERENTES À INCOLUMIDADE PÚBLICA

.....

Direção perigosa de veículo na via pública
Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:
Pena - prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos mil réis a dois contos de réis.

Abuso na prática da aviação
Art. 35. Entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a vôos baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim:
Pena - prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis.

.....
.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:
Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:
"Art. 253-A. Usar veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (trinta vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo;
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos.
§ 1º Aplica-se a multa agravada em cem vezes aos organizadores da conduta prevista no caput.
§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses." (NR)

"Art. 271-A. Os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo poderão ser executados por ente público ou por particular contratado.
§ 1º Os custos relativos ao disposto no caput são de responsabilidade do proprietário do veículo.
§ 2º Os custos da contratação de particulares serão pagos pelo proprietário diretamente ao contratado.
§ 3º A contratação de particulares poderá ser feita por meio de pregão.
§ 4º O disposto neste artigo não afasta a possibilidade de o ente da federação respectivo estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei.
§ 5º No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativamente ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critério da devolução de multas indevidas." (NR)
"Art. 320-A. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito."(NR)
Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de novembro de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEFF
José Eduardo Cardozo
Gilberto Kassab

PROJETO DE LEI N.º 5.388, DE 2016

(Do Sr. Goulart)

Dá nova redação ao art. 74 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório curso de reciclagem aos agentes de trânsito responsáveis pela fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei torna obrigatória aos agentes de trânsito, responsáveis pela fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito, a participação em curso de reciclagem e aperfeiçoamento.

Art. 2º O art. 74 da Lei nº 9.504, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do parágrafo 3º, com a seguinte redação:

“Art. 74 .....

.....

§ 3º Os agentes envolvidos na fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito serão submetidos, semestralmente, a curso de reciclagem e aperfeiçoamento de suas atividades, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN". (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo tornar obrigatória a participação dos agentes envolvidos na fiscalização e policiamento ostensivo de trânsito em cursos de reciclagem e aperfeiçoamento.

Os agentes de trânsito são fundamentais para a redução dos índices de violência no trânsito. No entanto, os governos Federal, estaduais e municipais têm transformado esses profissionais em agentes arrecadadores, de modo a distanciá-los de seu objetivo precípuo que é manter a ordem e a paz nas vias públicas.

O Anexo I do Código de Trânsito define agente de trânsito como a *"pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento*".

Esse é o conceito legal e teórico sobre agente de trânsito, mas que tem sido distorcido pelos governos, transformando-os em verdadeiros fiscais tributários, ou seja, como agentes arrecadadores do fisco. Devido a essa mudança de foco em sua atuação, esses profissionais sofrem com a perda de credibilidade junto à sociedade.

Um processo contínuo de reciclagem e atualização dos conceitos que regem suas atividades possibilitará ao poder público agir em benefício do cidadão na manutenção da ordem nas ruas e avenidas, assim como não alimentará a indústria da multa. Importante considerarmos que o interesse da coletividade não é apenas multar o condutor infrator, mas criar mecanismos que evite a desordem no trânsito e a consequente violência que tem lesionado milhares de brasileiros em todo o País.

Desse modo, com o objetivo de melhorar a capacidade de atuação dos agentes de trânsito do País, por meio de cursos de reciclagem de suas atividades, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 24 de maio de 2016.

Deputado **GOULART**
PSD/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 9.504, DE 30 DE SETEMBRO DE 1997

Estabelece normas para as eleições.

O **VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA,** no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

DAS CONDUTAS VEDADAS AOS AGENTES PÚBLICOS EM CAMPANHAS ELEITORAIS

.....

Art. 74. Configura abuso de autoridade, para os fins do disposto no art. 22 da Lei Complementar nº 64, de 18 de maio de 1990, a infringência do disposto no § 1º do art. 37 da Constituição Federal, ficando o responsável, se candidato, sujeito ao cancelamento do registro ou do diploma. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.034, de 29/9/2009)*

Art. 75. Nos três meses que antecederem as eleições, na realização de inaugurações é vedada a contratação de *shows* artísticos pagos com recursos públicos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento do disposto neste artigo, sem prejuízo da suspensão imediata da conduta, o candidato beneficiado, agente público ou não, ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.034, de 29/9/2009)*

.....

ANEXO

Sigla e nº do Partido/série Recebemos de Endereço: Mun. CEP CPF ou CGC nº a quantia de R$ correspondente a UFIR Data / / Nome do Responsável CPF nº	Nome do Partido Recibo Eleitoral U.F. |R$ | Município | UFIR | Valor por extenso em moeda corrente doação para campanha eleitoral das eleições municipais Data / / (Assinatura do responsável) Nome do Resp. CPF Nº Série: sigla e nº do partido/ numeração seqüencial

FICHA DE QUALIFICAÇÃO DO CANDIDATO (Modelo 1)

Nome:_____

Nº do CPF:_____ Nº da Identidade: _____Órgão Expedidor:_____

Endereço Residencial: _____Telefone: _____

Endereço Comercial: _____ Telefone: _____

Partido Político:_____ Comitê Financeiro: _____

Eleição: _____Circunscrição:_____

Conta Bancária nº: _____Banco: _____Agência:_____

Limite de Gastos em REAL:
_____

DADOS PESSOAIS DO RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA DA CAMPANHA

Nome: _____Nº_____

Nº do CPF:_____ Nº da Identidade: _____ Órgão Expedidor: _____

Endereço Residencial:_____ Telefone: _____

Endereço Comercial: _____Telefone:_____

LOCAL_____DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

a) - DADOS DO CANDIDATO

1 - **Nome** - informar o nome completo do candidato;

2 - **Nº** - informar o número atribuído ao candidato para concorrer às eleições;

3 - **Nº do** CPF - informar o número do documento de identificação do candidato no Cadastro de Pessoas Físicas;

4 - **N º da Identidade** - informar o número da carteira de identidade do candidato;

5 - **Órgão Expedidor** - informar o órgão expedidor da Carteira de Identidade;

6 - **Endereço Residencial** - informar o endereço residencial completo do candidato;

7 - **Telefone** - informar o número do telefone residencial do candidato, inclusive DDD;

8 - **Endereço Comercial** - informar o endereço comercial completo do candidato;

9 - **Telefone** - informar o número do telefone comercial do candidato, inclusive DDD;

10 - **Partido Político** - informar o nome do partido político pelo qual concorre às eleições;

11 - **Comitê Financeiro** - informar o nome do comitê financeiro ao qual está vinculado o candidato;

12 - **Eleição** - informar a eleição para a qual o candidato concorre (cargo eletivo);

13 - **Circunscrição** - informar a circunscrição à qual está jurisdicionado o Comitê;

14 - **Conta Bancária Nº** - informar o número da conta-corrente da campanha, caso tenha sido aberta pelo Candidato;

15 - **Banco** - se o campo anterior foi preenchido, informar o banco onde abriu a conta-corrente;

16 - **Agência** - informar a agência bancária onde foi aberta a conta-corrente;

17 - **Limite de Gastos em REAL** - informar, em REAL, o limite de gastos estabelecidos pelo Partido;

b) DADOS DO RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA DA CAMPANHA

1 - **Nome** - informar o nome do Responsável indicado pelo candidato para administrar os recursos de sua campanha;

2 - **Nº do CPF** - informar o número do documento de identificação do Responsável no Cadastro de Pessoas Físicas;

3 - **Nº da Identidade** - informar o número da carteira de identidade do Responsável;

4 - **Órgão Expedidor** - informar o órgão expedidor da Carteira de Identidade;

5 - **Endereço Residencial** - informar o endereço residencial completo do Responsável;

6 - **Telefone** - informar o número do telefone residencial, inclusive DDD;

7 - **Endereço Comercial** - informar o endereço comercial completo do Responsável;

8 - **Telefone** - informar o número do telefone comercial, inclusive DDD;

9 - indicar local e data do preenchimento;

10 - assinaturas do Candidato e do Responsável pela Administração Financeira da Campanha.

DEMONSTRAÇÃO DOS RECIBOS ELEITORAIS RECEBIDOS (Modelo 2)

Direção Nacional/Estadual do Partido/Comitê Financeiro/Candidato_____

Eleição: _____ UF/MUNICÍPIO_____

DATA	NUMERAÇÃO	QUANTIDADE	RECEBIDOS DE

LOCAL_____DATA_____/_____/_____

_____ _____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - DIREÇÃO NACIONAL/ESTADUAL DO PARTIDO/COMITÊ FINANCEIRO/CANDIDATO - informar o nome de quem está apresentando a Demonstração: se Direção Nacional do partido político, Direção Estadual, Comitê Financeiro ou Candidato;

2 - ELEIÇÃO - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

3 - UF/MUNICÍPIO - informar a Unidade da Federação e Município;

4 - DATA - informar a data em que os Recibos Eleitorais foram recebidos, no formato dia, mês e ano;

5 - NUMERAÇÃO - informar a numeração e série dos Recibos Eleitorais Recebidos;

6 - QUANTIDADE - informar a quantidade de Recibos Eleitorais Recebidos;

7 - RECEBIDOS DE - informar o nome do Órgão repassador dos Recibos;

8 - indicar local e data do preenchimento;

9 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO DOS RECURSOS ARRECADADOS (Modelo 3)

Direção Nacional do Partido/Estadual/Comitê/Candidato _____

Eleição _____UF/MUNICÍPIO _____

DATA	NÚMERO	ESPÉCIE DO	DOADOR/	CGC/CPF	VALORES	

	DOS RECIBOS	RECURSO	CONTRIBUINTE			
					UFIR	R$
TOTAL/TRANSPORTAR						

LOCAL_____DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - Direção Nacional do Partido/Comitê Financeiro/Candidato - informar o nome de quem está apresentando a Demonstração: se Direção Nacional/Estadual do partido político, Comitê ou Candidato;

2 - Eleição - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

3 - UF/MUNICÍPIO - informar a Unidade da Federação e Município;

4 - DATA - informar a data em que a doação/contribuição foi recebida, no formato dia, mês e ano;

5 - NÚMERO DOS RECIBOS - informar a numeração e série dos Recibos Eleitorais entregues aos doadores/contribuintes;

6 - ESPÉCIE DO RECURSO - informar o tipo de recurso recebido, se em moeda corrente ou estimável em dinheiro;

7 - DOADOR/CONTRIBUINTE - informar o nome completo de quem doou os recursos, inclusive no caso de recursos próprios do candidato;

8 - CGC/CPF - informar o número do CGC ou do CPF do doador/contribuinte, conforme seja pessoa jurídica ou pessoa física;

9 - VALORES

9-a - UFIR - informar o valor das arrecadações em UFIR, dividindo o valor em R$ pelo valor da UFIR do mês da doação em moeda corrente;

9-b - R$ - informar o valor da doação em moeda corrente;

10 - TOTAL/TRANSPORTAR - informar o total em UFIR e R$ dos valores arrecadados;

11 - indicar local e data do preenchimento;

12 - assinatura dos responsáveis.

RELAÇÃO DE CHEQUES RECEBIDOS (Modelo 4)

Direção Nacional/Estadual do Partido/Comitê/Candidato _____

Eleição _____UF/MUNICÍPIO _____

DATA DO RECEBIMENTO	IDENTIFICAÇÃO EMITENTE/DOADOR		IDENTIFICAÇÃO DO CHEQUE				VALORES
	NOME	CGC/CPF	DATA DA EMISSÃO	Nº BCO	Nº AG.	Nº CHEQUE	R$

TOTAL/TRANSPORTAR							

LOCAL_____DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - DIREÇÃO NACIONAL/ESTADUAL DO PARTIDO/COMITÊ FINANCEIRO/CANDIDATO - informar o nome de quem está apresentando a Demonstração: se Direção Nacional/Estadual do Partido Político, Comitê ou Candidato;

2 - ELEIÇÃO - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

3 - UF/MUNICÍPIO - informar a Unidade da Federação e Município;

4 - DATA DO RECEBIMENTO - informar a data em que os cheques foram recebidos, no formato dia, mês e ano;

5 - IDENTIFICAÇÃO DO EMITENTE/DOADOR

5-a - NOME - informar o nome do emitente do cheque;

5-b - CGC/CPF - informar o número do CGC ou CPF do emitente do cheque, conforme seja pessoa jurídica ou pessoa física;

6 - IDENTIFICAÇÃO DO CHEQUE

6-a - DATA DA EMISSÃO - informar a data em que o cheque foi emitido pelo doador, no formato dia, mês e ano;

6-b - Nº DO BANCO - informar o número do Banco sacado;

6-c - Nº DA AGÊNCIA - informar o número da Agência;

6-d - Nº DO CHEQUE - informar o número do cheque;

7 - VALORES - R$ - informar o valor dos cheques em moeda corrente;

8 - TOTAL/TRANSPORTAR - informar o total em R$ dos Cheques recebidos.

9 - indicar local e data do preenchimento;

10 - assinatura dos responsáveis.

MODELO 5

DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DOS RECURSOS

PARTIDO/COMITÊ/CANDIDATO:			
ELEIÇÃO:		**UF/MUNICÍPIO**	
TÍTULO DA CONTA			**TOTAL -R$**
1 - RECEITAS			
DOAÇÕES E CONTRIBUIÇÕES			
Recursos Próprios			
Recursos de Pessoas Físicas			
Recursos de Pessoas Jurídicas			
Transferências Financeiras Recebidas			
FUNDO PARTIDÁRIO			
Cotas Recebidas			
RECEITAS FINANCEIRAS			
Variações Monetárias Ativas			
Rendas de Aplicações			
OUTRAS RECEITAS			
Vendas de Bens de Uso			
	F.PARTIDÁRIO	**O. RECURSOS**	**TOTAL - R$**
2 - DESPESAS			

Despesas com Pessoal			
Encargos Sociais			
Impostos			
Aluguéis			
Despesas de Viagens			
Honorários Profissionais			
Locações de Bens Móveis			
Despesas Postais			
Materiais de Expediente			
Despesas com Veículos			
Propagandas e Publicidade			
Serviços Prestados por Terceiros			
Cachês de Artistas ou Animadores			
Materiais Impressos			
Lanches e Refeições			
Energia Elétrica			
Despesas de Manutenção e Reparo			
Montagem de Palanques e Equipamentos			
Despesas com Pesquisas ou Testes Eleitorais			
Despesas de Eventos Promocionais			
Despesas Financeiras			
Produção Audiovisuais			
Outras Despesas			
3 - TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS EFETUADAS			
4- IMOBILIZAÇÕES - TOTAL			
Bens Móveis			
Bens Imóveis			
SALDO (+1-2-3-4=5) TOTAL			
Saldo em Caixa			
Saldo em Banco			
Banco (...)			

Obs.: As Obrigações a Pagar deverão ser deduzidas dos saldos financeiros (caixa e banco), sendo demonstradas mediante Demonstração de Obrigações a Pagar (Modelo 11) devidamente assinada pelo Tesoureiro.

FICHA DE QUALIFICAÇÃO DO COMITÊ FINANCEIRO (MODELO 6)

Partido:_____

Direção/Comitê Financeiro/Candidato: _____Único? Sim: _____Não :____

Eleição:_____UF/Município:_____

Número da Conta Bancária: _____Banco: _____Agência _____

Endereço:

_____

NOME DOS MEMBROS	FUNÇÕES

LOCAL_____DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - NOME DO PARTIDO - informar o nome do partido político;

2 - DIREÇÃO/COMITÊ/CANDIDATO - informar se é da Direção Nacional/Estadual/ Comitê Financeiro ou Candidato;

2-a - ÚNICO? SIM? NÃO? - marcar um X no campo correspondente, conforme se trate, no caso de Comitê Estadual/Municipal, de Comitê Único do Partido para as eleições de toda a circunscrição ou de Comitê específico para determinada eleição;

3 - ELEIÇÃO - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

4 - UF/MUNICÍPIO - informar a Unidade da Federação e Município;

5 - CONTA BANCÁRIA - informar o número da conta-corrente do Comitê Financeiro;

6 - BANCO - informar o banco onde foi aberta a conta-corrente do Comitê;

7 - AGÊNCIA - informar a agência bancária;

8 - NOMES DOS MEMBROS - informar o nome completo dos membros do Comitê Financeiro;

9 - FUNÇÕES - informar as funções (tipo de responsabilidade) por eles exercidas, na mesma ordem da citação dos nomes;

10 - indicar local e data do preenchimento;

11 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO DO LIMITE DE GASTOS (Modelo 7)

Nome do Partido:

_____

Direção/Comitê
Financeiro/Candidato:_____

ELEIÇÃO

CANDIDATO		LIMITE EM R$
NOME	NÚMERO	
TOTAL / TRANSPORTAR		

LOCAL_____ DATA_____/____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - NOME DO PARTIDO - informar o nome do partido político;

2 - COMITÊ FINANCEIRO/DIREÇÃO/CANDIDATO - informar o nome: se da direção Nacional/Estadual, do Comitê e Candidato que está apresentando a Demonstração;

3 - ELEIÇÃO - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

4 - CANDIDATO

4-a - NOME - informar o nome completo do Candidato;

4-b - NÚMERO - informar o número atribuído ao candidato, com o qual concorre à eleição;

5 - LIMITE EM R$ - informar o valor em Real do limite de gastos atribuído ao Candidato, pelo partido;

6 - TOTAL / TRANSPORTAR - informar o total em REAL;

7 - indicar o local e a data do preenchimento;

8 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO DOS RECIBOS ELEITORAIS DISTRIBUÍDOS (Modelo 8)

Direção Nacional/Estadual/Comitê Financeiro:_____

Eleição:_____

DATA	NUMERAÇÃO	QUANTIDADE	DISTRIBUÍDO A

LOCAL_____ DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - DIREÇÃO NACIONAL/ESTADUAL DO PARTIDO/COMITÊ FINANCEIRO - informar o nome de quem está apresentando a Demonstração: se Direção Nacional/Estadual do Partido Político ou Comitê Financeiro;

2 - ELEIÇÃO - informar a eleição de que se trata (cargo eletivo);

3 - DATA - informar a data da entrega dos Recibos Eleitorais, no formato dia, mês e ano;

4 - NUMERAÇÃO - informar a numeração dos Recibos Eleitorais Distribuídos, inclusive com a sua série;

5 - QUANTIDADE - informar a quantidade de Recibos Eleitorais Distribuídos, separados por valor de face;

6 - DISTRIBUÍDO A - informar o nome da Direção (Nacional/Estadual) ou do Comitê ou Candidato que recebeu os Recibos Eleitorais;

7 - indicar local e data do preenchimento;

8 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO DE TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS (Modelo 9)

Direção Nacional/Estadual do Partido / Comitê Financeiro:_____

DATA	NOME DO PARTIDO/COMITÊ/CANDIDATO BENEFICIÁRIO	VALORES R$

TOTAL / TRANSPORTAR		

LOCAL_____ DATA_____/____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - DIREÇÃO NACIONAL/ESTADUAL DO PARTIDO / COMITÊ FINANCEIRO - informar o nome de quem realizou as transferências: se Direção Nacional/Estadual do Partido ou Comitê Financeiro, inclusive no caso de coligações;

2 - DATA - informar a data em que ocorreu a transferência financeira, no formato dia, mês e ano;

3 - NOME DO PARTIDO / COMITÊ / CANDIDATO - informar o nome do Partido (Direção Nacional/Estadual) do Comitê ou do Candidato beneficiário da transferência dos recursos, inclusive no caso de coligações;

4 - VALORES - R$ - informar o valor das transferências em moeda corrente;

5 - TOTAL / TRANSPORTAR - informar o total e em R$ das transferências efetuadas;

6 - indicar local e data do preenchimento;

7 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO FINANCEIRA CONSOLIDADA (Modelo 10)

Nome do Partido:_____

Direção Nacional:_____

COMITÊS FINANCEIROS VINCULADOS	VALORES R$		
	ARRECADADOS	APLICADOS	SALDOS
TOTAIS/TRANSPORTAR			

LOCAL_____ DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - NOME DO PARTIDO - informar o nome do partido político;

2 - COMITÊS FINANCEIROS VINCULADOS - informar o nome da Direção Estadual ou Comitês Estadual ou Municipal vinculados à Campanha para Prefeito;

3 - VALORES/R$

3 - a - ARRECADADOS - informar o total, em moeda corrente, dos valores arrecadados para cada Comitê;

3 - b - APLICADOS - informar o total, em moeda corrente, dos valores aplicados para cada comitê;

3 - c - SALDOS - informar os saldos financeiros apresentados, de cada Comitê.

4 - TOTAIS/TRANSPORTAR - informar os totais dos recursos arrecadados, aplicados e dos respectivos saldos, representando o movimento financeiro de toda a campanha para Prefeito;

5 - indicar o local e data do preenchimento;

6 - assinatura dos responsáveis.

DEMONSTRAÇÃO CONSOLIDADA DO LIMITE DE GASTOS (Modelo 11)

Direção Nacional do Partido Político:_____

CIRCUNSCRIÇÃO	VALORES EM R$
TOTAL/TRANSPORTAR	

LOCAL_____ DATA_____/_____/_____

ASSINATURA_____ASSINATURA_____

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

1 - DIREÇÃO NACIONAL DO PARTIDO POLÍTICO - informar o nome do partido político;

2 - Nº - informar o número com o qual o Partido Político concorreu às eleições;

3 - CIRCUNSCRIÇÃO - informar a circunscrição em relação à qual foi estabelecido o limite de gastos;

4 - VALORES REAL - informar o valor em REAL do limite de gastos atribuído pelo Partido, para cada circunscrição;

5 - TOTAL / TRANSPORTAR - informar o total em REAL;

6 - indicar local e data do preenchimento;

7 - assinaturas dos responsáveis.

PROJETO DE LEI N.º 5.408, DE 2016

(Do Sr. Ademir Camilo)

Institui a obrigatoriedade das montadoras de veículos no Brasil de adotar

dispositivo automático de acendimento de faróis.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Fica obrigado a partir de 2017 todas as montadoras de veículos no Brasil de adotar dispositivo automático de acendimento de faróis em todos os veículos fabricados.

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

JUSTIFICATIVA

Ao sancionar e publicar a Lei nº 13.290 de 2016, o Presidente da República institui uma medida protetiva, mas penaliza os condutores de veículos automotores com multas e penalidades na carteira, muito com intuito arrecadatório, pois em túneis ou no horário noturno alguns veículos esse dispositivo já existe e a partir de 2017 este deputado considera necessário e como item de segurança que todos os veículos fabricados no Brasil tenha o mesmo.

Sala das sessões, em 30 de maio de 2016.

Deputado ADEMIR CAMILO

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 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....

I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 5.417, DE 2016

(Do Sr. Ronaldo Martins)

Acrescenta os artigos 103-A e 136-A e altera o inciso II do art. 230 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o transporte de passageiros em compartimento de carga, vedando o uso como transporte de escolares, na forma que indica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. Acrescenta o artigo 103-A à Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:
Art. 103-A. O transporte de passageiros em compartimento de carga, em veículos de carga ou misto, obedecerá aos seguintes requisitos:
§1º. A circulação desses veículos ficará restrita apenas entre localidades de origem e destino situadas em um mesmo município ou entre municípios limítrofes, quando não houver linha regular de transporte coletivo regular.
§2º. Os veículos devem ser adaptados e equipados, no mínimo, com:
I – bancos, na quantidade suficiente para todos os passageiros, com encosto e cinto de segurança, fixados na estrutura da carroceria;
II – carroceria com cobertura, barra de apoio para as mãos, proteção lateral rígida, com dois metros e dez centímetros de altura livre, de material de boa qualidade e resistência estrutural, que evite o esmagamento e a projeção de pessoas em caso de acidente com o veículo;
III – escada para acesso, com corrimão;
IV – cabine e carroceria com ventilação, garantida a comunicação entre motorista e passageiros;
V – compartimento resistente e fixo para a guarda das ferramentas e materiais, separado dos passageiros, no caso de transporte de trabalhadores;
VI – sinalização luminosa, na forma disposta na legislação.

§3º. Os veículos só poderão ser utilizados após a expedição do Certificado de Segurança Veicular expedido por Instituição Técnica Licenciada – ITL, e vistoria da autoridade competente para conceder a autorização de trânsito.
§4º. A autoridade com circunscrição sobre a via deverá expedir a declaração de não existência de linha de transporte coletivo regular, antes de expedir a autorização para a circulação dos veículos.
§5º. O documento de autorização, de porte obrigatório pelo condutor do veículo, deve ter os seguintes elementos técnicos:
I - identificação do órgão de trânsito e da autoridade;
II - marca, modelo, espécie, ano de fabricação, placa e UF do veículo;
III - identificação do proprietário do veículo;
IV - o número de passageiros (lotação a ser transportada);
V - o local de origem e de destino do transporte;
VI - o itinerário a ser percorrido; e
VII - o prazo de validade da autorização.
§6º. O número máximo de pessoas admitidas no transporte será calculado na base de 35dm2 (trinta e cinco decímetros quadrados) do espaço útil da carroceria por pessoa, incluindo-se o encarregado da cobrança de passagem e atendimento aos passageiros.
§7º. Além das exigências estabelecidas nos demais artigos desta Resolução, para o transporte de passageiros em veículos de carga ou misto, é vedado:
I - transportar passageiros com idade inferior a 10 anos;
II - transportar passageiros em pé;
III - transportar cargas no mesmo ambiente dos passageiros;
IV - utilizar veículos de carga tipo basculante e boiadeiro;
V - utilizar combinação de veículos;
VI - transportar passageiros nas partes externas.
§8º. Para a circulação de veículos de que trata o artigo 1º, o condutor deve estar habilitado na categoria D e ter o curso especializado para o transporte coletivo de passageiros, se o transporte for realizado em veículo cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do condutor.
Art. 2º. Fica acrescido o art. 136-A da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:
Art. 136-A. Fica vedado o uso do transporte de carga ou misto para o transporte de escolares.
Art. 3º. O inciso II do art. 230 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 230. .....
.....
II – transportando passageiros em compartimento de carga, em desacordo com a legislação vigente, sem a autorização da autoridade competente.
Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte e passageiros no Brasil é definido por normas federais, notadamente pela Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, complementadas por normas estaduais e municipais.

O uso de veículos do tipo utilitário para o transporte de pessoas é admitido apenas em ocasiões muito específicas, com autorização especial do órgão gestor do trânsito da via em que se desloca o veículo.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, percebendo um vácuo na legislação ordinária de transporte, decidiu pela aprovação da Resolução nº. 508, de 27 de novembro de 2014, disciplinando o uso desse tipo de veículo para essa modalidade de transporte que, a priori, é vedada, justamente pela não conformidade do veículo, fabricado para o transporte de cargas.

Outra anomalia constatada e difundida, principalmente, na Região Nordeste, é o uso de veículos utilitários para o transporte de escolares. Irresponsabilidade que já rendeu resultados trágicos, com acidentes que vitimaram várias crianças e adolescentes, inclusive deixando lesões graves, incapacitando para as atividades cotidianas e até ceifando centenas de vidas.

Uma das providências estabelecidas pela propositura em tela, disposta no art. 2º, é a de proibir, terminantemente, o transporte escolar em veículos de carga ou de uso misto, prática de prefeituras, principalmente nos municípios mais pobres.

Destarte, o transporte de passageiros em veículos utilitários, comumente chamados de pau-de-arara, fazem parte da paisagem e da cultura do sertanejo. Em muitos casos, é a única opção de transporte com que podem contar os moradores de localidades mais afastadas.

Geralmente, esses veículos são encontrados em trechos ligando localidades de um mesmo município, onde as empresas de transporte não se interessam em atuar, tanto pelas condições precárias de acesso e infraestrutura de estradas, passando por trechos em que o uso de veículos não-tracionados, como a maioria dos ônibus não conseguiriam alcançar.

Há ainda, o uso tradicional desse veículo em períodos de Romaria e de outros festejos municiais, onde há um simbolismo em torno do uso do “pau-de-arara” ou “carros-de-horário”, até cantando em verso e prosa no repertório da música regional e popular brasileira.

Considerando todos os aspectos elencados, a norma proposta tem o afã de disciplinar, inclusive com a assunção de itens dispostos em Resolução à uma lei ordinária forte que possa, de forma efetiva, regulamentar o uso dos veículos de carga e mistos para o transporte de passageiros, desde que observadas as vedações e as exigências de segurança para a circulação.

Aborda aspectos como: restrição de circulação entre municípios; uso obrigatório de equipamentos e a realização de adaptações necessárias à segurança do passageiro; o transporte de cargas em compartimento separado das pessoas; obrigação da expedição do Certificado de Segurança Veicular; obrigatoriedade de habilitação na categoria D, para os motoristas; e a vedação dos veículos para o transporte de escolares.

Há uma premente necessidade de regulamentação dessa modalidade de transporte tradicional de pessoas, endurecendo a concessão de autorizações e delimitando as áreas de atuação. É o que propõe a presente propositura.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 2016.

RONALDO MARTINS
Deputado Federal – PRB/CE

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
§ 6º *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 7º *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

.....

CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:
I - registro como veículo de passageiros;
II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.
Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou

inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR; *(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 508 DE 27 DE NOVEMBRO DE 2014

Dispõe sobre os requisitos de segurança para a circulação, a título precário, de veículo de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:
Considerando o disposto no art. 108, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB
Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 80001.003050/2006-71;
RESOLVE:

Art. 1º A autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, eventualmente e a título precário, a circulação de veículo de carga ou misto transportando passageiros no compartimento de cargas, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos nesta Resolução.
§1º A autorização será expedida pelo órgão com circunscrição sobre a via não podendo ultrapassar o prazo previsto no parágrafo único do Art. 108 do CTB.
§2º Em trajeto que utilize mais de uma via com autoridades de trânsito com circunscrição diversa, a autorização deve ser concedida por cada uma das autoridades para o respectivo trecho a ser utilizado.
Art. 2º A circulação de que trata o artigo 1º só poderá ser autorizada entre localidades de origem e destino que estiverem situadas em um mesmo município ou entre municípios limítrofes, quando não houver linha regular de ônibus.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.424, DE 2016

(Do Sr. Rômulo Gouveia)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório do veículo de transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2896/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre equipamento obrigatório do veículo de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º O art. 105 da lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105. .....

.....

VIII - para os veículos de transporte e de condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, visor digital de velocidade, instalado em local de boa visibilidade.

....."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A velocidade de deslocamento dos veículos constitui um dos cinco elementos de controle sugeridos pela Organização Mundial de Saúde (OMS), com vista à redução dos acidentes de trânsito. Os outros são: uso do cinto de segurança, uso do capacete, transporte de crianças em retentores adequados e não dirigir após o consumo de álcool.

Sem dúvida, a instalação de visor digital de velocidade no interior dos ônibus, na forma prevista neste projeto de lei, contribui para otimizar o controle do serviço, por situar-se no domínio dos usuários do transporte. Trata-se de ferramenta fundamental à segurança viária, a qual em conjunto com a fiscalização feita pelos agentes de trânsito ou por meio dos equipamentos eletrônicos assegura cobertura em tempo real das viagens.

Em adendo, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assegura, no inciso III do parágrafo único do art. 14, que os devidos meios para reclamações devem ser informados aos passageiros, em linguagem acessível e de fácil compreensão.

A demonstração da velocidade do veículo em tempo real para os passageiros, por meio de visor digital e, em complemento, a divulgação dos contatos das empresas de transporte, como também dos órgãos públicos responsáveis pela qualidade do serviço e pelo cumprimento das normas de trânsito, para possíveis reclamações e sugestões, garantem o efetivo controle do serviço.

Sem dúvida, o controle exercido pelo conjunto dos usuários do transporte de passageiros contribui para a qualidade do serviço e a redução dos acidentes de trânsito.

Considerando a relação positiva entre o custo e o benefício, como também o elevado alcance social da medida, contamos com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 2016

Deputado RÔMULO GOUVEIA
PSD/PB

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente

incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III
DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade

Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
III - audiências e consultas públicas; e
IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.868, DE 2016

(Do Sr. Marcelo Matos)

Altera dispositivo da Lei 9.503 de 1997 para tornar item obrigatório em todos os veículos o dispositivo de acendimento automático do farol baixo.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-5408/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se o inciso VIII ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação:

"Art. 105. .....

.....

VIII – dispositivo de acendimento automático de farol baixo;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por finalidade tornar item obrigatório dos veículos produzidos em território nacional o dispositivo de acendimento automático de farol baixo. As montadoras deverão incluir esse dispositivo como item de série de todos os modelos produzidos e comercializados no país.

O dispositivo automático já é uma tecnologia difundida e comercializada em alguns modelos como item opcional. Outros países do mundo, tal como Canadá e o Reino Unido, já o tornaram obrigatório tendo em vista a relevante contribuição para a segurança dos motoristas. Desde 2011 os fabricantes de carros no Reino Unido estão obrigados a implementar como item de segurança o dispositivo de acendimento automático de faróis.

Em pesquisa divulgada em 2010 pelo Departamento de Trânsito Britânico, os dados revelam que o dispositivo pode reduzir o número de acidentes e fatalidades em até 6% se todos os veículos estiverem com o equipamento instalado.

A adequação do Código Brasileiro de Trânsito para tornar este item obrigatório é ainda oportuna levando-se em conta as recentes alterações que tornaram obrigatório o uso

do farol baixo em rodovias.

Pelo exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 01 de agosto de 2016.

Dep. Marcelo Matos
PHS/RJ

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente

incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.872, DE 2016

(Do Sr. Dr. João)

Acrescente-se o § 2º ao Art. 40 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Transito, para dispor sobre a instalação de sensor de acendimento automático de farol vinculado ao acionamento da partida e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-5868/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se o § 2º ao art. 40 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Transito, com a seguinte redação:

Art. 40.....

§ 2º. Torna obrigatório aos fabricantes de veículos automotores nacionais e importados, fabricados no Brasil ou no exterior, para comercialização em território nacional, a instalação de sensor de acendimento automático de farol vinculado ao acionamento da partida do veículo.

Art. 3º Os termos do parágrafo segundo se aplicam aos veículos populares ou esportivos de circulação em perímetro urbano ou rural.

Art. 4. Os fabricantes deverão instalar a luz do farol que cause o menor impacto ambiental, estabelecendo critérios e padrões de qualidade ambiental e de

normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais.

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

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A aprovação desta proposição vem a complementar a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, que tornou obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia, prevenindo esquecimentos.

A referida Lei, que entrou em vigor dia 08/07/2016, pode resultar em aplicação de multas devido a esquecimentos. Considerando que os condutores já possuem inúmeros custos com a manutenção e impostos que recaem sobre seu orçamento, este projeto de lei visa evitar que os condutores tenham mais encargos em decorrência da aplicação da multa referente a infração por não acender a luz baixa, seja pelo desconhecimento ou esquecimento.

Conforme reportagem veiculada no DF/TV, em apenas três dias da legislação em vigor, somente no Distrito Federal foram autuados 12.000 (doze mil) condutores, o que entendemos num momento de crise onerar os consumidores condutores.

Vale lembrar que na novel legislação não foi estipulado prazo para familiarização dos condutores, ou seja, o caráter coercitivo educativo.

Sala das Sessões, em 01 de agosto de 2016

Dr. João
Deputado Federal
PR/RJ

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. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá ás seguintes determinação:
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante

o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*
II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;
III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;
IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;
V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:
a) em imobilizações ou situações de emergência;
b) quando a regulamentação da via assim o determinar;
VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;
VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.
Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.
Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:
I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;
II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.
.....
.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O **VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 5.995, DE 2016

(Do Sr. Nilto Tatto)

Acrescenta novo inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tornando obrigatória a instalação de equipamento antifurto em motocicletas e veículos similares.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2819/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

.....

VIII – para as motocicletas, motonetas e ciclomotores, equipamento antifurto, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN.

....."(NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos vinte e quatro meses da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Diferentemente dos veículos de quatro rodas, as motocicletas têm um significado especial para seus proprietários, não apenas por usá-las em seu transporte diário, mas principalmente em viagens de fins de semana, de férias ou de explorações pessoais em regiões desconhecidas. Mais que um simples objeto, as motocicletas tornam-se companheiras por longo tempo.

Por esse motivo, só quem teve a moto roubada ou furtada sabe perfeitamente bem o que significa essa perda, notadamente para aqueles que não têm recursos para reaver o veículo. É o caso, por exemplo, de alguns modelos, como os de baixa cilindrada, que não são aceitos por muitas empresas seguradoras, ou de outros em que o valor do prêmio de seguro chega a ser proibitivo, atingindo mais de 30% do valor do bem. Proprietários de motocicletas caras têm recursos financeiros para assumir os valores altos cobrados pelas seguradoras, ao contrário daqueles que utilizam motos mais simples, sendo essas as mais roubadas ou furtadas. São essas pessoas que sofrerão mais e vão precisar de mais tempo para recuperar o que perderam.

Essa é, em síntese, a razão pela qual estamos obrigando que as motocicletas, motonetas e ciclomotores possuam equipamento antifurto, conforme normas estabelecidas pelo CONTRAN, exigência que abrangerá os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores (vide art. 105, § 3º).

Por acreditarmos que, uma vez aceita esta proposta, será necessário um tempo para adaptações específicas no processo de fabricação desses veículo, propomos o período de 24 meses após a publicação da lei que vier a se originar desta proposição, para a entrada em vigor da exigência.

Assim, pelos motivos expostos e para aprimorar cada vez mais o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, esperamos contar com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 10 de agosto de 2016.

Deputado NILTO TATTO
PT/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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais,

e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.062, DE 2016

(Da Sra. Angela Albino)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar o dispositivo para acionamento automático de faróis baixos equipamento obrigatório.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar o dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis baixos com a ignição equipamento obrigatório.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 105 .....
.....

VIII – dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis com a ignição, segundo especificações e cronograma estabelecido pelo CONTRAN.

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece alguns dos equipamentos obrigatórios dos veículos e atribui ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a tarefa de definir outros.

A proposição em tela visa acrescentar, como obrigatório, o dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis baixos com a ignição. Assim, ela vai ao encontro a uma necessidade de se aumentar a segurança que envolve o transporte no Brasil.

Deve-se reconhecer que o Brasil vive hoje uma epidemia de acidentes de trânsito. Nesse contexto, destacamos que grande parte dos acidentes nas rodovias poderia ser evitada se os veículos estivessem com os faróis acesos, utilizando luz baixa, durante o dia.

É importante registrar que, no Brasil, a maior causa de morte no trânsito são as colisões frontais. Embora sejam apenas 4,1% das ocorrências, causam 33,7% dos óbitos. Essas colisões acontecem, principalmente, em tentativas malsucedidas de ultrapassagem. Se a luz estiver acesa, o veículo pode ser visto antes, prevenindo quem vem na direção oposta e evitando acidentes. Ademais, estar sempre com as luzes acesas evita o esquecimento em túneis e em situações de neblina ou chuva.

Portanto, a recente aprovação da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, representa um grande avanço na legislação de trânsito brasileira. Essa norma modifica o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de modo a tornar obrigatório o uso de farol baixo, durante o dia, nas rodovias. Essa obrigatoriedade já existia para os veículos que transitassem em túneis.

Entretanto, com a nova obrigatoriedade, houve um enorme impacto no dia a dia dos condutores, pois os faróis não são ligados nem desligados automaticamente na maior parte dos veículos fabricados no nosso país.

Nesse contexto, a maioria dos veículos produzidos no Brasil não possuem dispositivo que permita o acionamento dos faróis automaticamente, assim que seu condutor dá a partida. De modo diferente, automóveis fabricados em outros países, como os Estados Unidos, já saem das fábricas com esse dispositivo instalado.

É perfeitamente justificável, assim, que, de forma a tornar mais operativa e eficiente a medida de acender os faróis a qualquer hora do dia, os automóveis já venham de fábrica equipados com dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis baixos com a ignição.

Portanto, o projeto de lei em comento tem, desse modo, o objetivo de elevar o respeito que deve ser conferido à população brasileira, de maneira a aumentar a segurança do nosso trânsito.

Por todo o exposto, conto com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 30 de agosto de 2016.

Deputada **ANGELA ALBINO**
PCdoB/SC

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente

incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 6.085, DE 2016

(Do Sr. Giovani Cherini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornarem o dispositivo automático de faróis e o localizador por satélite equipamentos obrigatórios.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornarem o dispositivo para acionamento automático de faróis baixos com a ignição e o localizador por satélite equipamentos obrigatórios.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105 .....

.....

VIII – dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis com a ignição;

IX – localizador por satélite.

.....

§ 7º A exigência estabelecida nos incisos VIII e IX do *caput* deste artigo será implementada segundo cronograma e especificações definidas pelo CONTRAN, não se aplicando aos veículos destinados à exportação. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece alguns dos equipamentos obrigatórios dos veículos, pois cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) definir outros.

O projeto de lei em comento objetiva acrescentar, como obrigatórios, o dispositivo para acionamento automático de faróis baixos com a ignição e o localizador por satélite. Dessa forma, ele vai ao encontro de uma necessidade de se aumentar a segurança do transporte no nosso País.

Com a aprovação da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, houve um grande avanço na legislação de trânsito brasileira. Essa lei modificou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de modo a tornar obrigatório o uso de farol baixo, durante o dia, nas rodovias. Destacamos que essa obrigatoriedade já existia para os veículos que transitassem em túneis.

Precisamos registrar que o Brasil vive atualmente uma epidemia de acidentes de trânsito. Nesse quadro, salientamos que grande parte dos acidentes nas rodovias poderia ser evitada se os veículos estivessem com os faróis acesos, utilizando luz

baixa, durante o dia.

Fundamental é salientar que, no Brasil, a maior causa de morte no trânsito são as colisões frontais. Embora sejam apenas 4,1% das ocorrências, causam 33,7% dos óbitos. Tais colisões ocorrem, principalmente, em tentativas malsucedidas de ultrapassagem. Se a luz estiver acesa, o veículo pode ser visto antes, prevenindo quem vem na direção oposta e evitando acidentes. Além disso, estar com as luzes sempre acesas evita o esquecimento em túneis e em situações de neblina ou chuva.
Entretanto, a nova obrigatoriedade originária da Lei n° 13.290, de 2016, trouxe um grave impacto no dia a dia dos condutores, porque os faróis não são ligados nem desligados automaticamente na grande parcela dos veículos produzidos no nosso país.
Nesse contexto, a maioria dos veículos fabricados no Brasil não possuem dispositivo que permita a ligação dos faróis automaticamente, no momento em que seu condutor dá a partida. De forma diversa, automóveis produzidos em outros países, como a Suíça, já saem das fábricas com esse sensor instalado.
É plenamente justificável, assim, que, de maneira a tornar mais operativa e eficiente a medida de acender os faróis a qualquer hora do dia, os automóveis já venham de fábrica equipados com o sensor automático.
No que se refere ao dispositivo de localização por satélite, entendemos que é um item essencial para a segurança tanto de condutores quanto de passageiros, principalmente em casos de sequestros e furtos de carros. Isso acontece porque esse tipo de dispositivo permite que a pessoa interaja com seu veículo direta ou indiretamente, possibilitando controlar diversas funções e obter informações à distância. Os sistemas mais utilizados empregam tecnologia via satélite que permite obter a localização exata do veículo, por meio do sistema de rastreamento GPS (Sistema de Posicionamento Global) que capta vários satélites simultaneamente, obtendo máxima precisão na localização.
Portanto, o projeto de lei em comento tem, desse modo, o objetivo de contribuir para o aumento do respeito que deve ser conferido à população brasileira, de maneira a aumentar a segurança do nosso trânsito.
Em vista do exposto, conto com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2016.

Deputado **GIOVANI CHERINI**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras

providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 6.109, DE 2016

(Do Sr. Marx Beltrão)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que seja equipamento obrigatório o dispositivo automático de faróis baixos.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que seja equipamento obrigatório o dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis baixos com a ignição.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a redação a seguir:

"Art. 105 .....
.....
VIII – dispositivo automático para o acionamento de faróis baixos com a ignição, de acordo com cronograma e normas determinadas pelo CONTRAN.
..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Em conformidade com a legislação de trânsito brasileira, destacamos que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece, no art. 105, alguns equipamentos obrigatórios dos veículos e atribui responsabilidade ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para determinar outros.

A proposição em tela visa incluir, nesse rol de equipamentos obrigatórios, o dispositivo destinado ao acionamento automático de faróis baixos com a ignição. Assim, o seu objetivo é incentivar melhorias na segurança do nosso trânsito.

É imprescindível salientar que, nos dias de hoje, é gigantesca a quantidade de acidentes que acontecem no Brasil. Nesse contexto, destacamos que uma grande parte dos acidentes poderia ser evitada caso os condutores utilizassem seus veículos com os faróis acesos (luz baixa) durante o dia.

Destacamos que, no País, a maior causa de acidentes com morte são as colisões frontais, que ocorrem, principalmente, em tentativas de ultrapassagem sem sucesso. Estudos comprovam que, caso o farol esteja aceso, o veículo pode ser visto antes, prevenindo quem vem na direção oposta e evitando acidentes.

Dessa maneira, a edição da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, é considerada um avanço na legislação de trânsito brasileira. Essa lei alterou o CTB, de forma a exigir obrigatoriamente o uso de farol baixo nas rodovias, durante o dia. A mesma exigência já existia para os veículos que transitassem em túneis.

Entretanto, essa nova obrigatoriedade vem causando sérios transtornos para os condutores em seu dia a dia. Isso ocorre porque os faróis, em grande parcela dos veículos produzidos no Brasil, não têm acionamento automático que os ligue e os desligue, assim que é dada a partida, de forma contrária do que acontece em muitos outros países, como a Alemanha.

Consequentemente, se os veículos já saíssem das fábricas com o dispositivo de acionamento automático instalado, a ação de acender os faróis a qualquer hora do dia seria bastante facilitada.

O projeto de lei em comento objetiva, assim, contribuir para o crescimento do respeito que deve ser destinado à população brasileira, de forma a melhorar a segurança do trânsito.

De acordo com o exposto, conto com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2016.

Deputado **Marx Beltrão**

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos

destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 6.132, DE 2016

(Do Sr. Felipe Maia)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer o dispositivo de acionamento automático de faróis baixos como equipamento obrigatório.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer o dispositivo que aciona automaticamente os faróis baixos com a ignição como equipamento obrigatório.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105 .....
.....
VIII – dispositivo de acionamento automático de faróis com a ignição, conforme especificações e cronograma determinado pelo CONTRAN.

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Em primeiro lugar, registramos que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe, em seu art. 105, alguns equipamentos obrigatórios dos veículos, ao mesmo tempo em que remete ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a responsabilidade de estabelecer outros.

O projeto de lei em comento objetiva incluir, nesses equipamentos obrigatórios, o dispositivo que aciona automaticamente os faróis baixos com a ignição. Dessa forma, o seu propósito é incrementar a segurança dos veículos e, consequentemente, do trânsito brasileiro.

Precisamos ter em mente que atualmente é enorme a quantidade de acidentes que ocorrem no nosso País. Nesse quadro, salientamos que uma grande parcela dos acidentes, particularmente as colisões frontais, teria como ser evitada se os veículos transitassem com os faróis acesos, utilizando luz baixa, durante o dia.

É imprescindível destacar que, no País, a maior causa de acidentes com morte são as colisões frontais, que acontecem, principalmente, em tentativas frustradas de ultrapassagem. Apesar de esse tipo de colisão representar apenas 4,1% das ocorrências, elas originam 33,7% dos óbitos.

Assim, a recente aprovação da Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016, representa um passo importante para o aprimoramento da legislação de trânsito do Brasil. Tal lei altera o CTB, de modo a exigir obrigatoriamente o uso de farol baixo, durante o dia, nas rodovias. Essa exigência já existia para os veículos que transitassem em túneis.

No entanto, por causa dessa nova obrigatoriedade, os condutores tiveram seus cotidianos altamente impactados. Isso se deve ao fato de que os faróis, na maioria dos veículos fabricados no Brasil, não possuem acionamento automático, concomitante à ignição, de forma distinta do que acontece em outros países, como os Estados Unidos.

É plenamente desejável, pois, que os veículos já saiam da fábrica com o dispositivo que aciona automaticamente os faróis baixos com a ignição instalado, o que facilita o cumprimento da legislação.

A proposição em tela visa, portanto, contribuir para o aperfeiçoamento do CTB, de modo a melhorar o nosso trânsito, principalmente no que diz respeito à segurança.

Por tudo aqui relatado, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 2016.

Deputado **Felipe Maia**

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os

revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O **VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 6.407, DE 2016

(Do Sr. Guilherme Mussi)

Altera o art. 281 da Lei 9.503, de 23 de janeiro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8054/2014.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O artigo 281 da Lei 9.503, de 23 de janeiro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passará a vigorar com a seguinte redação:

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

§1º 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.

§2º Considera-se inconsistente ou irregular, além de outras circunstâncias que sugiram o arquivamento de que trata o §1º:

I – a rasura ou adulteração no preenchimento do auto de infração; e

II – a divergência entre informações descritas na notificação da autuação expedida via remessa postal ao proprietário do veículo.

§3º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado nulo de pleno direito, na falta de cumprimento de qualquer um dos incisos do art. 280.” **(NR)**

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

JUSTIFICATIVA

É cediço que a autuação é ato administrativo solene da Autoridade de Trânsito ou de seus agentes quando da constatação do cometimento de infração de trânsito, devendo ser formalizado por meio da lavratura do AIT. O AIT é peça informativa que subsidia a Autoridade de Trânsito na aplicação das penalidades e sua consistência está no perfeito preenchimento e caracterização da infração, devendo ser lavrado com transparência e lisura.

Referido ato deve obedecer a determinados requisitos, e, por essa razão, o legislador ordinário, no artigo 280 do CTB, prescreveu os elementos essenciais desse ato

público de registro de infração de trânsito. Portanto, somente deverão ser levadas a efeito as autuações que noticiem infrações devidamente tipificadas e caracterizadas, cujos AIT(s) estejam corretamente preenchidos de forma legível, sem falta de dados, sem dados incorretos, e sempre com observações no campo próprio que não deixem dúvidas quanto ao cometimento da infração.

Cumpre destacar que, a ausência da positivação expressa na Lei 9.503/97 – CTB das causas de nulidade dos autos de infração de trânsito que não observem as exigências legais, acaba por prejudicar o exercício do direito de defesa do cidadão penalizado injustamente, competindo a este, lançar mão da árdua missão de desconstituir na via administrativa do ato dotado de presunção de legitimidade, razão pela qual se faz necessária a alteração do dispositivo como forma de evitar a judicialização de atos administrativos eivados de vícios crassos em sua forma.

Destarte, apresento o presente projeto como forma de tornar efetiva e proporcionar uma maior segurança jurídica na aplicação das disposições constantes da Lei 9.503, de 23 de janeiro de 1.997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Na certeza de que a nossa iniciativa se constitui em aperfeiçoamento oportuno e conveniente para o Código de Trânsito Brasileiro, esperamos poder contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor da sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2016.

DEPUTADO GULHERME MUSSI
PP/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 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 21/1/1998)*
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)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.517, DE 2016

(Do Sr. Andres Sanchez)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o dispositivo limitador de velocidade como equipamento obrigatório dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir dispositivo limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105. .....

.....

VIII – dispositivo limitador de velocidade, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os especialistas em trânsito são unânimes ao apontar o excesso de velocidade como uma das principais causas de acidentes automobilísticos. Apesar da crescente fiscalização eletrônica de velocidade em nossas vias urbanas e rodovias, essas ações não têm se mostrado suficientes para a redução efetiva do número de acidentes com vítimas no Brasil. A cada são registradas dezenas de milhares de mortes em decorrência do trânsito, além de incontáveis feridos nas vias brasileiras.

Embora saibamos que já tramita na Câmara dos Deputados, inclusive tendo sido aprovado na Comissão de Viação e Transportes, projeto de lei que torna obrigatório o dispositivo limitador de velocidade para os veículos pesados de carga, os de transporte de escolares e os ônibus e micro-ônibus, entendemos que essa obrigatoriedade deve vigorar para todos os tipos de veículos, medida que propomos no presente projeto de lei.

Decidida na Lei de Trânsito a obrigatoriedade, buscamos remeter a regulamentação do dispositivo ao Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que, com o auxílio de suas Câmaras Temáticas, poderá melhor definir, tecnicamente, qual a melhor solução para a limitação de velocidade dos veículos, diante das tecnologias disponíveis, bem como o cronograma de implantação desse dispositivo em toda a frota nacional.

Estamos certos que a medida que propomos deverá salvar muitas vidas em nosso violento trânsito, razão pela qual contamos com o apoio de nossos Pares para este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de novembro de 2016

Deputado ANDRÉS SANCHEZ

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.554, DE 2016

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Acrescenta dispositivos ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança e o bloqueador da ignição entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2881/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança e o bloqueador da ignição do motor entre os equipamentos obrigatórios dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos VIII e IX:

"Art. 105. .....

.....
VIII – aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança em todos os assentos do veículo, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé.

IX – bloqueador de ignição do motor de partida do veículo quando a embreagem não estiver acionada.

....." (NR)

Art. 3º Os equipamentos de que tratam os incisos VIII e IX do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão exigidos somente para os veículos fabricados a partir de dois anos da publicação oficial desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil é um dos países com maior número de vítimas de acidentes de trânsito em todo o mundo, com milhares de mortos e feridos todos os anos. Além disso, a violência do trânsito tem um impacto significativo no orçamento público, com despesas que passam a casa das dezenas de bilhões anuais.

Estudos apontam que grande parte dos resultados violentos dos desastres automobilísticos poderiam ter sido evitados se os ocupantes dos veículos estivessem utilizando o cinto de segurança no momento da ocorrência. Entretanto, muitos condutores e passageiros não utilizam o dispositivo, seja por distração, seja por não acreditarem na eficácia do equipamento.

Portanto, a proposição que ora apresentamos tem o objetivo de tornar os veículos mais seguros, pois alertará ao condutor e passageiros dos veículos sobre a necessidade de afivelamento do cinto de segurança antes de iniciar cada viagem.

Outra questão de segurança que verificamos é com relação à possibilidade, hoje existente, de partida do motor do veículo com o câmbio engatado, nos veículos com transmissão manual. Essa situação pode ocasionar acidentes, já que alguns motoristas têm o hábito de, ao estacionar, deixar o veículo engrenado. Assim, ao ligar o motor, o veículo se movimenta involuntariamente para frente ou para trás, podendo causar colisão ou ferir alguma pessoa.

Para solucionar esse problema, estamos propondo a obrigatoriedade de instalação de dispositivo que bloqueie a ignição do motor enquanto o veículo estiver engatado. Além dos ganhos com a segurança, estudos apontam que esse dispositivo pode aumentar a durabilidade do motor, da vida útil da bateria e do motor de partida.

Enfim, o nosso objetivo com este projeto de lei é tornar obrigatórios esses dois equipamentos bastante simples, mas que podem salvar vidas ou reduzir os danos causados por acidentes automobilísticos.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2016.

Deputada Mariana Carvalho

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os

revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.572, DE 2016

(Do Sr. Rubens Bueno)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre curso especializado para condução de veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6661/2013.

O Congresso Nacional decreta:
Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para incluir exigências especiais para a condução de veículo de carga indivisível e para estabelecer penalidade pela direção de veículo sem curso especializado, quando obrigatório.

Art. 2º O *caput* do art. 145 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência, de produto perigoso ou de carga indivisível, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
..... (NR)"

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

"Art. 162. Dirigir veículo:

.....

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo ou, quando obrigatório, sem o respectivo curso especializado, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

..... (NR)"

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor 1 (um) ano após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A condução de veículos de transporte de carga indivisível é tema extremamente sensível para a segurança do trânsito. Juntamente com os veículos de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência e de produtos perigosos, o transporte de carga indivisível já consta no rol dos transportes para os quais se exige a aprovação do condutor em curso especializado, nos termos de regulamento do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

A despeito disso, o transporte de carga indivisível não é explicitado no art. 145 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, que estabelece os requisitos para habilitação nas categorias D e E, bem como para a condução dos veículos citados. Essa falha na nossa Lei de Trânsito é corrigida na presente proposta.

Outro aspecto do CTB que merece aperfeiçoamento é a aplicabilidade de punição aos condutores que desrespeitarem essa importante norma de segurança e conduzirem veículos sem a devida capacitação, obtida com a participação e aprovação no curso especializado, nos termos de regulamento do Contran.

Conforme as regras vigentes – especificamente o art. 2º da Resolução nº 205, de 20 de outubro de 2006, do Contran –, sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação até que essa informação seja registrada e incluída em campo específico da Carteira Nacional de Habilitação. Caso não seja cumprido o disposto na Resolução, aplicam-se ao infrator as sanções previstas no art. 232 do CTB.

Ocorre que o referido art. 232, que trata da condução de veículo sem os documentos de porte obrigatório, prevê uma infração de natureza leve, com a penalidade de multa e a medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação do documento. Entendemos ser necessário diferenciar essa infração, estabelecida no CTB apenas para punir o condutor que não está portando, mas possui os documentos obrigatórios,

da punição para aqueles que não possuem os documentos, ou não fizeram os cursos especializados obrigatórios.

Dessa forma, equiparamos a punição de conduzir veículo sem o respectivo curso especializado à condução de veículo com documento de habilitação de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo. Assim, a infração cometida é de natureza gravíssima, com penalidade de multa multiplicada por três e a apreensão do veículo, além da medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação.

Consideramos esse rigor mais adequado e condizente com a gravidade da condução de veículos especiais sem a devida qualificação. Por essa razão, conclamamos nossos Pares, em nome da segurança do trânsito, a aprovar este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de novembro de 2016.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
I - ser maior de vinte e um anos;
II - estar habilitado:
a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.
§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014)*
Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.
.....

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, 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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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.
.....
Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo até a apresentação do documento.
Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 205 DE 20 DE OUTUBRO DE 2006.

Dispõe sobre os documentos de porte obrigatório 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 conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e

CONSIDERANDO o que disciplinam os artigos 133, 141, 159 e 232 do CTB que tratam do Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, da Autorização para Conduzir Ciclomotores, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, da Permissão para Dirigir e do porte obrigatório de documentos;

CONSIDERANDO que o artigo 131 do CTB estabelece que a quitação dos débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, entre outros, o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT, é condição para o licenciamento anual do veículo;

CONSIDERANDO os veículos de transporte que transitam no país, com eventuais trocas de motoristas e em situações operacionais nas quais se altera o conjunto de veículos;

CONSIDERANDO que a utilização de cópias reprográficas do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV dificulta a fiscalização,

Resolve:

Art. 1º. Os documentos de porte obrigatório do condutor do veículo são:
I – Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, Permissão para Dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação - CNH, no original;
II – Certificado de Registro e Licenciamento Anual - CRLV, no original;
§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão expedir vias originais do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV, desde que solicitadas pelo proprietário do veículo.
§ 2º. Da via mencionada no parágrafo anterior deverá constar o seu número de ordem, respeitada a cronologia de sua expedição.
Art. 2°. Sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação até que essa informação seja registrada no RENACH e incluída, em campo específico da CNH, nos termos do §4o do Art. 33 da Resolução do CONTRAN nº 168/2005.

Art. 3°. Cópia autenticada pela repartição de trânsito do Certificado de Registro e Licenciamento Anual – CRLV será admitida até 15 de abril de 2007.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.728, DE 2016

(Do Sr. Guilherme Mussi)

Equipara às bicicletas comuns os veículos ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência, nos termos que especifica, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7342/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo equiparar às bicicletas comuns os veículos *ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência*, nos termos que especifica, para fins de fiscalização de seu uso pelas autoridades de trânsito.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, passa a Lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas ou equiparados deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas ou de a elas equiparados no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§2º Equipara-se à bicicleta para os efeitos desta Lei, a bicicleta motorizada dotada originalmente de motor auxiliar elétrico ou à combustão ou com dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, desde que atendidas as seguintes condições:

I – potência nominal máxima de até 350 Watts, no caso de motor elétrico, ou de até 36 cilindradas, no caso de motor à combustão;

II – velocidade máxima de 25 km/h;

III – funcionamento do motor dependente da ação de pedalar do condutor;

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004 e suas atualizações; e

IV – presença de:

dispositivo de variação manual de potência limitada às especificações do inciso I;

indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;
espelhos retrovisores em ambos os lados; e
pneus em condições mínimas de segurança.
§3º Fica o condutor de bicicletas e de equiparados obrigado ao uso de capacete de ciclista.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas e de equiparados nos passeios, ciclovias e ou ciclofaixas." (NR)

Art. 3º Cabe aos órgãos e entidades executivos municipais e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos de que trata o art. 2º, ficando-lhes vedadas exigências de habilitação, licenciamento e emplacamento dos ciclo-motores equiparados às bicicletas.

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

JUSTIFICAÇÃO

Após três adiamentos, no dia 01 de novembro de 2016 último, passou a vigorar o aumento dos valores de multas de trânsito, quando começou a valer também a exigência de habilitação para guiar motos "cinquentinhas", como são conhecidos os ciclomotores. É que, segundo o Denatran, a Lei nº 13.281, que determina o aumento das multas, também inclui a ACC – Autorização para Conduzir Ciclomotores. Como referida lei só entrou em vigor no dia 1º de novembro de 2016, as multas foram adiadas até esta data.

Com isso, quem for pego hoje conduzindo "cinquentinha" sem habilitação cometerá infração com multa agravada, que é multiplicada por 3. Como a penalidade para infração gravíssima subiu para R$ 293,47, a cobrança por rodar sem habilitação chega a R$ 880,41, sendo possível também a apreensão do veículo. Ou seja, quem quiser guiar "cinquentinha" precisará ter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria A, para motos, ou a ACC, um documento pouco conhecido do público, mas que se trata de um documento emitido pelo Detran que permite rodar com motos com motor de até 50 cc.

O processo para a aquisição deste documento é semelhante ao da obtenção da CNH, com curso e provas teórica e prática. São 20 horas/aula no curso teórico e 10 horas/aula para a parte prática, com taxas, na maioria dos Estados, em valor correspondente ao cobrado para emissão da CNH do tipo A, o que leva o consumidor deste produto a refletir

mais sobre sua aquisição. Sem entrar no mérito do acerto de tais exigências para as “cinquentinhas”, o presente projeto se volta, não propriamente para elas, mas para um outro nicho de mercado atingido pela nova regra: o das bicicletas motorizadas de baixa potência, aparentemente abarcada pelo conceito de ciclomotor.

Trata-se de ressalvar expressamente – é o que se pretende com o projeto ora apresentado – a distinção que claramente existe entre as motos com motor de até 50 cc e as bicicletas motorizadas, porque sem esta diferenciação, aqueles que se locomovem com elas estarão submetidos, inadequadamente, às mesmas regras que se submetem os condutores das “cinquentinhas”, provocando grande prejuízo para este setor econômico e para seus usuários.

A permanecer como está, os consumidores de bicicletas motorizadas – abarcados pela norma porque veículos com motor até 50cc –, além de se submeterem à exigência da habilitação, também terão que licenciar e emplacar suas bicicletas.

A questão não é nova e já foi inclusive objeto de regulamentação do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, que regulamentou o uso de bicicletas elétricas no Brasil, por meio da Resolução nº 465, de 27 de novembro de 2013. Até a edição desta norma, todas as bicicletas elétricas eram consideradas ciclomotores, conforme Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009. Com a mencionada Resolução, as bicicletas elétricas foram equiparadas às bicicletas comuns e não aos ciclomotores.

Para o CONTRAN, são bicicletas, e não ciclomotores, aqueles veículos: I- com potência nominal máxima de até 350 Watts; II - com velocidade máxima de 25 km/h; III - dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar (pedal assistido ou pedelec); IV – sem acelerador ou qualquer outro dispositivo de variação manual de potência; V – e que possuírem indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, espelhos retrovisores em ambos os lados, pneus em condições mínimas de segurança.

Esta Resolução, vale dizer, foi comemorada, à época de sua edição, pela indústria de bicicletas elétricas como um marco para o Brasil, na medida em que contribuiu sobremaneira para o aumento da venda de bicicletas deste gênero, ao mesmo tempo em que orientou investidores interessados nesse segmento industrial. Daí querermos novamente asseverar, por lei, a ressalva outrora já feita por ato infralegal pelo CONTRAN.

Sem a clareza que a Lei deve ter para salvaguardar esse nicho de mercado, com a interpretação que os órgãos de fiscalização de trânsito vêm dando às novas regras, este setor econômico – de bicicletas motorizadas – corre sérios riscos de sobrevivência. Pelos custos que impõe a seus usuários; pelas dificuldades que promove ao uso regular desse produto meio à crise em que vivemos. Desnecessariamente, como visto.

Por esta razão acredito seja necessário o aperfeiçoamento da legislação brasileira de trânsito a fim de garantir as condições mínimas para que este setor prospere no Brasil; com o objetivo de renovar e ampliar sua capacidade de gerar tributos e empregos, abarcando inclusive o setor de bicicletas com motores auxiliares à combustão, com o propósito de incentivar o uso deste tipo de veículo como meio de transporte alternativo, reconstituindo a aptidão natural da bicicleta motorizada para ser um veículo socialmente inclusivo.

É dizer, sem perder a essência da bicicleta, que é o pedalar, com a aprovação do projeto, estaremos atentando para a vitalidade e para a necessidade de idosos, de pessoas com deficiência ou problemas de saúde que podem utilizar seu sistema de apoio assistido, adequando-a à sua capacidade física. Também para o homem do campo de renda limitada em face de suas necessidades de deslocamento.

Prestigiar-se-á, de mesmo modo, também a segurança, na medida em que se vislumbra, com a medida proposta, o uso desses equipamentos com potência limitada a 350 watts, no caso de motores elétricos, ou de 36 cc, no caso de motores à combustão.

Considerando a comodidade que essas bicicletas com apoio assistido criam, o consumidor certamente se sentirá mais atraído por elas, mormente se este produto não exigir nenhum tipo de procedimento mais complicado para a sua aquisição, como habilitação, licenciamento e emplacamento.

Em suma, com a proposta ora apresentada, pretende-se anular os efeitos negativos colaterais da regulamentação do uso dos ciclomotores conhecidos como “cinquentinhas” que estão a incidir inadvertidamente sobre o setor de ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência.

Desta forma, acreditando estar contribuindo para o desenvolvimento de uma política de mobilidade sustentável nos grandes centros e de transporte alternativo na zona rural, bem como de uma política de saúde pública pelas razões já expostas, apresento o projeto em comento esperando apoio dos nobres Pares em sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado GUILHERME MUSSI
PP/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. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.
Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.
Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.
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.
.....
.....

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)
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao art. 1º da Resolução nº 315, de 8 de maio de 2009, do Contran, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da Lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;
considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;
considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito;
considerando o que consta no Processo Administrativo nº 80001.003430/2008-78, resolve:
Art. 1º - O parágrafo único do parágrafo único do artigo 1º da Resolução Contran nº 315/2009 fica renumerado para § 1º.
Art. 2º - Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução Contran nº 315/2009, com a seguinte redação:
"Art. 1º - .....
§ 1º - .....
§ 2º - Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:
I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;
IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.
§ 3º - Fica excepcionalizada da equiparação prevista no caput deste artigo a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo

faixas, atendidas as seguintes condições:
I - com potência nominal máxima de até 350 watts;
II - velocidade máxima de 25 km/h;
III - serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;
IV - não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência;
V - estarem dotadas de:
a) indicador de velocidade;
b) campainha;
c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral;
d) espelhos retrovisores em ambos os lados;
e) pneus em condições mínimas de segurança.
VI - uso obrigatório de capacete de ciclista.
§ 4º - Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e da bicicleta elétrica de que tratam os parágrafos 2º e 3º do presente artigo."
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 315, DE 08 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto n° 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor. Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como cicloelétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora)
Parágrafo único. Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.
Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:
1- Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2- Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3- Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;

4- Velocímetro;
5- Buzina;
6- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.
Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente
Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça
Salomão José de Santana Rui
Ministério da Defesa
Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes
Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde
Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente
Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

PROJETO DE LEI N.º 6.735, DE 2016

(Do Sr. Dr. Sinval Malheiros)

Altera o inciso I e acrescenta o inciso IV ao art. 54 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Altera o inciso I e acrescenta o inciso IV ao art. 54 da Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 54 Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I – utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, no qual esteja impresso o número da placa do veículo em que circula, conforme regulamentação do CONTRAN.

.....

IV - O condutor só poderá circular usando o capacete enquanto estiver conduzindo o veículo, sob pena de apreensão e multa, conforme regulamentação do CONTRAN.

(NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É de amplo conhecimento da sociedade o risco que representa o uso de motocicletas por parte de criminosos e malfeitores em geral. Por suas características singulares, esse tipo de veículo facilita a fuga e evasão do local do crime de forma ágil e rápida, deixando poucas pistas dos agentes responsáveis.

Ao exigir-se a identificação do capacete com o número da placa do veículo, reduz-se a possibilidade de furtos e roubos dos veículos. Com a obrigação de usar o capacete apenas enquanto conduz o veículo, identifica-se com facilidade aquele que eventualmente tenha más intenções, o que pode ser motivo para maiores cuidados, acionamento das forças policiais e mesmo a identificação de veículos irregulares e criminosos.

O presente Projeto de Lei, entretanto, não tem somente esses objetivos primários. Possui também o escopo de agilizar atendimento e identificação em caso de acidentes, infrações de trânsito e muitas outras ocorrências, o que representará, portanto, maior segurança também para os próprios condutores.

Os eventuais aumentos de custos com a inovação tendem a ser residuais, tendo em vista que a exigência de impressão do número da placa, a ser regulamentada pelo CONTRAN, não constitui grande complexidade, nem exige elevados consumos materiais. Além disso, a regulação do mercado tratará de estabelecer equilíbrio para a nova exigência.

Ademais, os ganhos para o cidadão são imensuráveis, pois cada vida poupada, cada crime a menos tem repercussões indiscutíveis. Cabe a nós, legisladores e sociedade, encontrar meios para diminuir as taxas de criminalidade, os índices de violência, bem como buscar soluções para aprimorar o funcionamento social.

Contamos com o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a célere tramitação e aprovação deste Projeto de Lei de grande alcance social e fundamental para a segurança de todos os brasileiros.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2016.

Deputado Dr. Sinval Malheiros

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. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
II - segurando o guidom com as duas mãos;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.
Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:
I - utilizando capacete de segurança;
II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.995, DE 2017

(Do Sr. Geraldo Resende)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre o aviso de vencimento da Carteira Nacional de Habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2914/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 12 ao art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a enviar aviso de vencimento da validade da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 2º O art. 159 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 12:

"Art. 159 .....

.....

§ 12 – *Ficam os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal obrigados a enviar, por remessa postal, com trinta dias de antecedência, aviso de vencimento da validade da Carteira Nacional de Habilitação, a todos os condutores*

cadastrados no RENACH com endereço na respectiva Unidade da Federação. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB – estabelece, no § 10 do art. 159, que a validade da Carteira Nacional de Habilitação – CNH – está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. O art. 147, por sua vez, define em seu § 2º que esses exames vencem a cada cinco anos ou, no caso de condutores com mais de 65 anos, a cada três anos.

Acontece que em virtude desse longo prazo de validade, aliado ao ritmo acelerado da vida moderna, a maioria das pessoas não se lembra da data de vencimento da CNH, deixando de tomar as providências necessárias para a sua renovação em tempo hábil.

O problema é que se essa desatenção ultrapassar o prazo de trinta dias, a condução de veículo poderá resultar em infração gravíssima, sujeita a multa, recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado, conforme determina o art. 162, V, do CTB.

Dados do Departamento Nacional de Trânsito do Distrito Federal, apontavam em agosto do ano passado que cerca de 20,5% dos condutores habilitados no DF estavam com suas carteiras de habilitação vencidas.

Portanto, para sanar esse problema, estamos apresentando este projeto de lei que obriga os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a avisarem aos condutores cadastrados no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, com trinta dias de antecedência, sobre o vencimento da CNH.

Trata-se de reapresentação de uma proposta nossa, o PL 7356/2006, que, tendo sido aprovada nesta casa em todas as comissões, foi encaminhado ao Senado em 2008, onde o então Senador Demóstenes Torres proferiu seu parecer pela rejeição da matéria, por entender que a emissão de cartas aos condutores seria onerosos e desnecessária. Como pode ser visto através dos dados do próprio Detran-DF, o senador estava equivocado.

Com relação ao impacto da medida proposta, acreditamos que não haverá sobrecarga de trabalho para os órgãos de trânsito, já que as rotinas poderão ser prontamente informatizadas. Os custos, por sua vez, serão absorvidos, ou, a critério de cada órgão estadual, repassados às taxas cobradas no processo de renovação.

Por fim, estamos dando o prazo de 90 (noventa) dias para a entrada em vigor da lei que se originar desta proposição, por considerarmos ser este prazo suficiente para que as entidades estaduais executivos de trânsito tenham condições de se adaptarem.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Comissões, em 22 de fevereiro de 2017.

Deputado GERALDO RESENDE
PSDB/MS

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.
§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.
§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

.....

Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.
§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.
§ 2º (VETADO)
§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo

CONTRAN.
§ 4º (VETADO)
§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.
§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.
§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.
§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.
§ 9º (VETADO)
§ 10. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 11. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.
§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 162. Dirigir veículo:
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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 7.299, DE 2017

(Do Sr. Fausto Pinato)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a identificação de motocicletas e motonetas destinadas ao transporte de mercadorias.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

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 exigir a identificação de motocicletas e motonetas destinadas ao transporte de mercadorias.

Art. 2º O art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V:

"Art.139-A. .....

.....

V – identificação da empresa prestadora do serviço de moto-frete no baú, alforje ou similar, em todos os lados, contendo, no mínimo, nome da empresa e telefone de contato, nos termos de regulamentação do Contran.

.....(NR)"

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias, contados da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A vida moderna praticamente substituiu o *office boy* pelo *motoboy*. Este tem maior mobilidade e alcance, sobretudo nas grandes cidades.

É notória a multiplicação desses profissionais, cuja característica principal do serviço é realizar entregas rápidas. Para cumprir suas metas ousadas de transporte, muitos pilotos adotam posturas perigosas no trânsito, sendo que alguns deles cometem sucessivas infrações e colocam vidas em risco.

A presente proposição tem por finalidade promover maior segurança no trânsito, uma vez que tornaria obrigatória a identificação desses veículos com o nome e o telefone da empresa prestadora do serviço de transporte.

O efeito seria semelhante ao da frase “Como estou dirigindo?”, que algumas empresas exibem em suas frotas. Essas empresas disponibilizam um telefone por meio do qual as pessoas que testemunharem atos de imprudência ou cometimento de infrações pelos motoristas dessas empresas possam realizar contato e relatar o ocorrido. Sabendo dessa possibilidade, a tendência é que o motorista dirija responsavelmente.

Optamos pela alteração do Capítulo XIII-A do Código de Trânsito Brasileiro, introduzido em 2009, que trata da condução de moto-frete. O aludido capítulo, posteriormente regulamentado pela Resolução Contran nº 356, de 2010, estabeleceu requisitos mínimos de segurança no transporte de mercadorias por motocicletas e motonetas. Julgamos que inserção da exigência de identificação da empresa reforçará a segurança, conforme dito anteriormente.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nossos pares na aprovação da presente proposição, de modo que possamos promover maior controle social sobre os atos dos pilotos de moto-frete nas ruas, salvaguardando os profissionais da categoria que respeitam as regras de circulação e de segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em 04 de abril de 2017.

Deputado FAUSTO PINATO

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 XIII-A
DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE
(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindose, para tanto:
I - registro como veículo da categoria de aluguel;
II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.
§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.
§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car , nos termos de regulamentação do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;
III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 356, DE 02 DE AGOSTO DE 2010

Estabelece requisitos mínimos de segurança

para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

Considerando a necessidade de fixar requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta e motoneta, na categoria aluguel, para preservar a segurança do trânsito, dos condutores e dos passageiros desses veículos;

Considerando a necessidade de regulamentar a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009;

Considerando a necessidade de estabelecer requisitos mínimos de segurança para o transporte não remunerado de carga; e

Considerando o que consta do processo nº 80000.022300/2009-25,

RESOLVE:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Os veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar.

Art. 2º Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter:

I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, conforme Anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação;

II - dispositivo aparador de linha, fixado no guidon do veículo, conforme Anexo IV; e 2

III - dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades.

Art. 3º Os pontos de fixação para instalação dos equipamentos, bem como a capacidade máxima admissível de carga, por modelo de veículo serão comunicados ao DENATRAN, pelos fabricantes, na ocasião da obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para os novos modelos, e mediante complementação de informações do registro marca/modelo/versão, para a frota em circulação.

§ 1º As informações do caput serão disponibilizadas no manual do proprietário ou boletim técnico distribuído nas revendas dos veículos e nos sítios eletrônicos dos fabricantes, em texto de fácil compreensão e sempre que possível auxiliado por ilustrações.

§ 2º As informações do parágrafo anterior serão disponibilizadas no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da publicação desta Resolução para os veículos lançados no mercado nos últimos 5 (cinco) anos, e em 180 (cento e oitenta) dias passarão a constar do manual do proprietário, para os veículos novos nacionais ou importados.

§ 3º A capacidade máxima de tração deverá constar no Certificado de Registro (CRV) e no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV).

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.019, DE 2017

(Do Sr. Pastor Luciano Braga)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sensor contra colisões laterais - alerta de ponto cego.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4018/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar item obrigatório dos veículos automotores o sensor contra colisões laterais – alerta de ponto cego.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso VIII e § 7º:

"Art. 105. .....

.....

VIII – dispositivo sensor contra colisões laterais (alerta de ponto cego), conforme normas estabelecidas pelo Contran.

.....

§7º O disposto no inciso VIII do *caput* será exigido para veículos novos, fabricados a partir de 1 (um) ano após a regulamentação do Contran." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Não são raros os acidentes ocorridos em função de que, em algum momento de sua trajetória, os veículos que trafegam nas faixas laterais daquela ocupada por outro automóvel estejam foram do campo de visão do motorista, quando observados pelos retrovisores, nos chamados pontos cegos. Nesses pontos, verificados em ambos os lados do carro, os veículos que se aproximam não são mais detectados pelo retrovisor, e também não aparecem na visão lateral direta do condutor.

Os pontos cegos dos retrovisores representam situação que exige atenção redobrada por parte dos motoristas, notadamente na realização de manobras de ultrapassagem e nas mudanças de faixa de rolamento, quando muitos acidentes ocorrem ou têm início, devido a freadas bruscas ou desvios abruptos na direção.

Atualmente, já estão disponíveis em diversos modelos de automóveis os chamados sensores de ponto cego, que alertam sobre veículos fora do campo de visão do

retrovisor do motorista. Esses sensores, que monitoram a movimentação de veículos que estão seguindo nas faixas ao lado, emitem sinal sonoro ou luminoso quando tais veículos estão próximos, porém ainda fora do campo de visão esperado para o motorista.

Alguns dos modelos existentes ainda aumentam a intensidade do alarme ou da iluminação de aviso, caso o condutor acione a seta para o lado em que existe um veículo trafegando no ponto cego.

Diante dessa situação, nossa proposta é tornar o sensor de ponto cego equipamento obrigatório dos veículos automotores, visto que esse dispositivo constitui ferramenta essencial de segurança ativa no trânsito, contribuindo para a redução do número de acidentes e para a consequente ampliação da segurança e da proteção à vida.

Conforme o projeto, considerando as dificuldades técnicas e os custos elevados que a instalação do equipamento representaria para os veículos já em circulação, a obrigação prevista é apenas para os veículos novos, fabricados a partir do prazo de um ano, contado da definição dos detalhes técnicos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, a quem cabe regular a matéria. Com esse prazo, os fabricantes de veículos poderão adequar seus projetos e suas linhas de montagem para a instalação do novo item obrigatório.

Certamente os custos de instalação dos novos equipamentos nos veículos serão largamente compensados pelo aumento na segurança e pela redução no número de acidentes decorrentes do ponto cego. Além disso, a redução da sinistralidade dos novos automóveis também deverá provocar redução nos prêmios de seguros cobrados, também compensando eventual aumento no custo dos automóveis.

Diante do exposto, por representar medida em prol da vida e da segurança, estamos certos do apoio de nossos Pares a este projeto.

Sala das Sessões, em 5 de julho de 2017.

Deputado PASTOR LUCIANO BRAGA

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.109, DE 2017

(Do Sr. Vaidon Oliveira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código Brasileiro de Trânsito, para vedar a utilização de imagens internas do veículo para a caracterização de infração de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2170/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 161 da Lei nº 9.503 de 23 e setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 161. .....

§ 1º As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.

§ 2º Não serão admitidas infrações cujo instrumento de prova seja imagem do interior do veículo obtida por meio de vídeo-monitoramento. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por finalidade evitar que o Direito à Privacidade do indivíduo seja violado. Novas tecnologias de câmeras instaladas em rodovias permitem, por exemplo, ver o que o passageiro de um carro está lendo na tela de seu celular. A utilização desse tipo de tecnologia pelas autoridades pode afrontar à liberdade individual dos cidadãos e resultar em um estado policialesco.

O Direito à privacidade, também conhecido como Direito de resguardo, está fundado na Constituição Federal. De acordo com o inciso “X” do art. 5º da Carta Magna são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação. A garantia à inviolabilidade da intimidade e da vida privada tem por objetivo fundamental resguardar a própria dignidade da pessoa humana, princípio basilar da República Federativa do Brasil.

O Direito à Privacidade é o direito de estar só ou se reservar com a família e protege a opção dos indivíduos de não expor elementos ou informações pessoais. O Direito à Privacidade envolve a proteção ao domicílio, a proibição à espionagem (uso proibido de escutas e gravação de vídeo por terceiros), à inviolabilidade de correspondência e o sigilo, em que as informações dos indivíduos não podem ser divulgadas sem autorização dos mesmos.

Pelo exposto, entendo que a utilização de câmeras de alta resolução para monitorar o comportamento dos cidadãos no interior dos veículos atenta contra os direitos dos cidadãos e deve ser proibida pela legislação.

Pelo acima exposto, solicito o apoio de meus nobres pares para aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 13 de julho de 2017.

Dep. Vaidon Oliveira
DEM/CE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público,

independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de

reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....
.....

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 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, 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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.329, DE 2017

(Do Sr. André Figueiredo)

Acrescenta parágrafo único ao Art. 208 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de

setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para isentar de multa o condutor que avançar o sinal vermelho do semáforo, durante à noite, entre 22h30min e 6h, respeitado o limite de velocidade de 30 km/h.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

Art. 1º - O art. 208 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com o acréscimo de parágrafo único, com a seguinte redação:

Art. 208. .....

.....

Parágrafo Único: Não será considerada infração avançar o sinal vermelho do semáforo, durante à noite, entre 22h30min e 6h, respeitado o limite de velocidade de 30 km/h.

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

Justificação

O artigo 144 da Constituição Federal e o artigo 1º, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro guardam uma estreita relação, ao estabelecerem que a segurança pública (CF) e o trânsito em condições seguras (CTB) constituem direitos de todos e deveres dos órgãos públicos competentes.

No trânsito, é imprescindível para o bem de todos que cada um assuma sua parcela de responsabilidade para a garantia do direito coletivo. Ignorar a sinalização de trânsito é extremamente perigoso e significa multa pesada no bolso do cidadão. Porém, sob o pretexto de estar cuidando de sua própria segurança, pode ser uma conduta necessária à sobrevivência. O que não significa absolutamente que devemos aceitar comportamentos imprudentes, inseguros e que coloquem em risco a vida de outras pessoas.

A sinalização semafórica faz parte do conjunto de sinais de trânsito previstos no Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro e o seu não cumprimento configura infração de trânsito de natureza gravíssima, prevista no artigo 208 do CTB. Para a regra não há diferenciação quanto ao horário, ou seja, a multa será cabível a todo condutor que desrespeitar a cor vermelha do semáforo, independente do horário.

Porém, a questão precisa ser seriamente repensada. A Prefeitura de São Paulo contabilizou 246.453 multas em 2015 somente por avanço do sinal vermelho, registrado por fiscalização eletrônica. O significativo nos dados apresentados é que o desrespeito ao semáforo, no entanto, é expressivamente maior de madrugada do que no período da manhã na cidade de São Paulo. Conforme divulgado amplamente, o número de multas durante a noite, no ano passado, foi três vezes maior do que durante o dia — entre 21h e 5h foram aplicadas 185.373 multas enquanto das 6h às 20h o número fica em 61.080.

É interessante registrar que o problema não é novo e os números só cresceram nos últimos anos. Conforme a mesma fonte de dados, em 2013, entre 21h e 5h, as multas que eram de 8.609, passaram para 27.485 em 2014 e saltaram para mais de 185 mil em 2015. Quando questionados, a grande maioria de motoristas que circula de madrugada dizem que não respeitam o sinal vermelho com receio de assaltos ou abordagens nos semáforos. Para Sergio Ejzenberg, consultor de trânsito e engenheiro mestre em transportes pela USP, as multas nesse horário são, em grande parte, conscientes e cometidas por insegurança.

Acompanhando o índice de violência no Brasil, podemos constatar que, em muitos locais, cumprir o tempo de espera exigido pelo sinal vermelho pode trazer riscos à segurança do condutor e de quem mais estiver no veículo. Assaltos e até mesmo sequestros podem acontecer em muitos locais de risco espalhados pelo país. Segundo estatísticas da Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social (SSPDS), o horário da noite é quando ocorrem mais roubos — os chamados Crimes Violentos contra o Patrimônio (CVP).

Podemos afirmar que o problema é inerente a todos os estados brasileiros. Durante o mês de julho, um em cada três roubos à pessoa registrados no Ceará ocorreram entre 18 horas e 23h59min, sendo que outros 10% se deram entre meia noite e 5h59min. Em um mês, foram 2,4 mil ocorrências entre a noite e a madrugada.

Em reportagem realizada pelo jornal O POVO, divulgada dia 16.08.2017, a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) de Fortaleza reconheceu o problema e afirmou que radares não registram avanço de sinal vermelho nos semáforos entre 20 horas e 5h59min. Para não ser multado, o motorista precisa atravessar o cruzamento com velocidade de, no máximo, 30 km/h. Porém, o mesmo não pode ser afirmado em relação às multas aplicadas por agentes da AMC ou

guardas municipais, que podem autuar motoristas por quaisquer infrações, independentemente de horário. Segundo o jornal, mesmo avanço de sinal vermelho de madrugada, ainda que no limite de 30 km/h é passível de multa pelos fiscais.

Neste contexto, é notória a necessidade de uma padronização de procedimentos visando a segurança das pessoas que transitam durante a noite e a madrugada, não podendo a lei ser aplicada parcial e injustamente. Acreditamos que à noite, com o número de veículos reduzido e o tráfego menos intenso, é relativamente simples controlar a velocidade do veículo, visando a preservação da vida.

Diante do exposto, apresentamos a presente proposta para isentar de multa o condutor que avançar o sinal vermelho, durante à noite, entre 22h30min e 6h, respeitado o limite de velocidade de 30 km/h, isto valendo para todo o território nacional. Com a atenção redobrada e a velocidade controlada, é possível evitar com muito mais facilidade as abordagens inesperadas, o que ainda pode ser complementado por outras condutas seguras, como manter os vidros fechados e os objetos de valor em local fora da vista.

Assim, é pertinente e relevante a apresentação do presente projeto de lei e peço aos nobres pares o apoio necessário para aprová-lo.

Brasília, 22 de agosto de 2017.

Deputado André Figueiredo
PDT/CE

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO V
DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS

.....

CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA PÚBLICA

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:
I - polícia federal;
II - polícia rodoviária federal;
III - polícia ferroviária federal;
IV - polícias civis;
V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.
§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a: *("Caput" do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;
II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;
III - exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.
§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 3º A polícia ferroviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das ferrovias federais. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º Às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.
§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.
§ 6º As polícias militares e corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.
§ 7º A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.
§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.
§ 9º A remuneração dos servidores policiais integrantes dos órgãos relacionados neste artigo será fixada na forma do § 4º do art. 39. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:
I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e
II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)*

TÍTULO VI

DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I
Dos Princípios Gerais

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:
I - impostos;
II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;
III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.
§ 1º Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.
§ 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos.
.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
.....

ANEXO II – SINALIZAÇÃO

.....

4. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema elétrico/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos.

Existem dois (2) grupos:

- a sinalização semafórica de regulamentação;

- a sinalização semafórica de advertência.

Formas e Dimensões

SEMÁFORO DESTINADO A	FORMA DO FOCO	DIMENSÃO DA LENTE
Movimento Veicular	Circular	Diâmetro: 200 mm ou 300 mm
Movimento de Pedestres e Ciclistas	Quadrada	Lado mínimo: 200 mm

4.1. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE REGULAMENTAÇÃO

A sinalização semafórica de regulamentação tem a função de efetuar o controle do trânsito num cruzamento ou seção de via, através de indicações luminosas, alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos e/ou pedestres.

4.1.1. Características

Compõe-se de indicações luminosas de cores preestabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo neste caso ser fixadas horizontalmente.

4.1.2. Cores das Indicações Luminosas

As cores utilizadas são:

a) Para controle de fluxo de pedestres:

- Vermelha: indica que os pedestres não podem atravessar.

- Vermelha Intermitente: assinala que a fase durante a qual os pedestres podem atravessar está a ponto de terminar. Isto indica que os pedestres não podem começar a cruzar a via e os que tenham iniciado a travessia na fase verde se desloquem o mais breve possível para o local seguro mais próximo.

- Verde: assinala que os pedestres podem atravessar.

b) Para controle de fluxo de veículos:

- Vermelha: indica obrigatoriedade de parar.

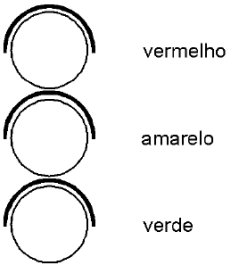
- Amarela: indica "atenção", devendo o condutor parar o veículo, salvo se isto resultar em situação de perigo.

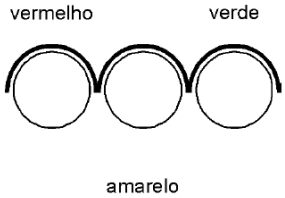
- Verde: indica permissão de prosseguir na marcha, podendo o condutor efetuar as operações indicadas pelo sinal luminoso, respeitadas as normas gerais de circulação e conduta.

4.1.3. Tipos

a) Para Veículos:

- **Compostos de três indicações luminosas**, dispostas na seqüência preestabelecida abaixo:





O acendimento das indicações luminosas deve ser na seqüência verde, amarelo, vermelho, retornando ao verde.

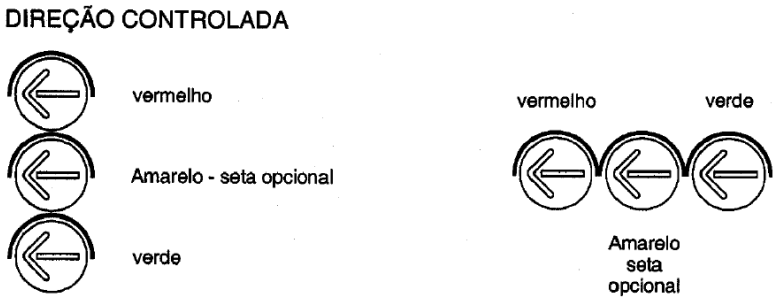
Para efeito de segurança recomenda-se o uso de, no mínimo, dois conjuntos de grupos focais por aproximação, ou a utilização de um conjunto de grupo focal composto de dois focos vermelhos, um amarelo e um verde

- **Compostos de duas indicações luminosas**, dispostas na seqüência preestabelecida abaixo. Para uso exclusivo em controles de acesso específico, tais como praças de pedágio e balsa.



- **Com símbolos**, que podem estar isolados ou integrando um semáforo de três ou duas indicações luminosas.

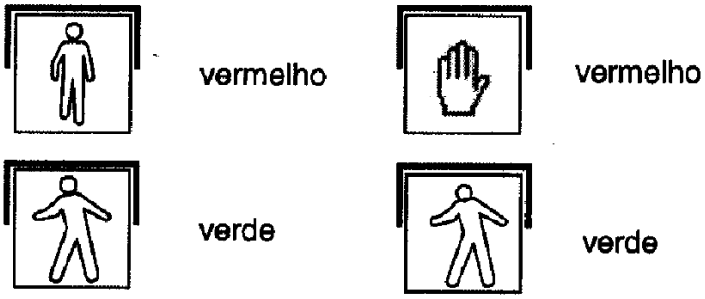
Exemplos:







b) Para Pedestres

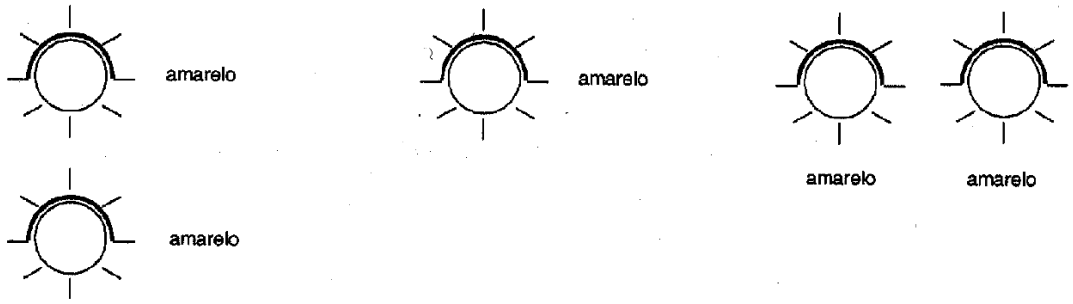


4.2. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE ADVERTÊNCIA

A sinalização semafórica de advertência tem a função de advertir da existência de obstáculo ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar as medidas de precaução compatíveis com a segurança para seguir adiante.

4.2.1. Características

Compõe-se de uma ou duas luzes de cor amarela, cujo funcionamento é intermitente ou piscante alternado, no caso de duas indicações luminosas.



No caso de grupo focal de regulamentação, admite-se o uso isolado da indicação luminosa em amarelo intermitente, em determinados horários e situações específicas. Fica o condutor do veículo obrigado a reduzir a velocidade e respeitar o disposto no Artigo 29, inciso III, alínea C.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.361, DE 2017

(Do Sr. André Fufuca)

Acrescenta o §6º ao artigo 147 da nº 9.50,3 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre isenção de taxa de renovação de CNH para pequenos produtores rurais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta a o §6º ao artigo 147 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passando o dispositivo a vigorar com a seguinte redação:

§6º ficam isentos da taxa de renovação da CNH os pequenos produtores rurais, mediante apresentação da Inscrição de produtor rural.

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao isentar os pequenos agricultores familiares da taxa de renovação da Carteira Nacional de Habilitação, o Governo viabiliza que os pequenos agricultores conheçam as leis de trânsito, evitando assim os problemas com fiscalização de trânsito que ocorrem nas rodovias e nas áreas urbanas.

O benefício irá acolher homens e mulheres que trabalham no campo, sendo uma importante politica pública que irá fortalecer a segurança nas estradas e evitar que esses condutores fiquem ilegais, com documento vencido.

O Governo facilita o acesso a um direito dos trabalhadores rurais e assim permite que eles cumpram e conheçam a lei de trânsito, ao mesmo tempo em que esta iniciativa trará maior segurança na condução de veículos automotores.

Assim, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação desse projeto de Lei.

Eis porque se oferece a presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2017.

Deputado ANDRÉ FUFUCA

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.
§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.
§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.
§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.
§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis)

meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.383, DE 2017

(Do Sr. Ronaldo Fonseca)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a iluminação traseira das motocicletas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6755/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 40 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para obrigar a utilização de iluminação LED nas lanternas traseiras das motocicletas.

Art. 2º O art. 40 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 40. .....

.....

§ 1º .....

§ 2º A lanterna traseira das motocicletas deverá ter iluminação LED, nos termos de

regulamentação do Contran.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos doze meses de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A durabilidade e o desempenho elevados da iluminação LED (*Light Emitting Diode*) asseguram condições para sua aplicação na indústria automotiva.

Trata-se de um componente eletrônico semicondutor, que tem a propriedade de transformar energia elétrica em luz.

À vida útil longa, aliam-se a baixa necessidade de manutenção, a maior eficiência energética, e a resistência a impactos e vibrações.

Em razão da variedade e intensidade de utilização, o custo dos produtos que empregam a iluminação LED vem diminuindo, aspecto sem dúvida importante na pretensão de se obrigar seu uso na iluminação traseira de motocicletas. Alguns modelos já oferecem essa opção, enquanto outros, mais caros, adotam a nova tecnologia em todo o sistema ótico.

Sem dúvida, o efeito da economia de escala far-se-á sentir na produção em série das novas motocicletas, de tal modo a tornar positiva a relação custo benefício, na forma de custos acessíveis.

Mais eficiente do que a similar halógena, a iluminação LED empresta maior visibilidade para as motocicletas, tanto no curso normal de circulação, quanto nas frenagens, contribuindo para a segurança no trânsito.

Com vistas à adaptação da linha de produção industrial de motocicletas à nova exigência, propomos o prazo de doze meses para a entrada em vigor da lei que se originar deste PL.

Considerando o potencial da medida na proteção dos motociclistas de acidentes de trânsito, contamos com o apoio dos ilustres Pares na sua aprovação.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 2017.

Deputado RONALDO FONSECA

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. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá ás seguintes determinação:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.457, DE 2017

(Do Sr. Eduardo Bolsonaro)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para possibilitar a renovação dos exames de aptidão física e mental com base em periódicos realizados em decorrência da atividade profissional.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7761/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do § 6º, com a seguinte redação:

"Art. 148 (...)

.....

§ 6º A aptidão física e mental para a renovação de que trata o § 2º do art. 147 desta Lei poderá ser aferida por meio de exames periódicos realizados em decorrência da atividade profissional, em órgão público ou entidade privada, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN." **(NR)**

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo viabilizar a aferição da aptidão física e mental necessária para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação por meio de exames periódicos realizados em decorrência da atividade profissional, desonerando assim o condutor de dupla submissão aos exames, bem como do pagamento das respectivas taxas.

Nesse contexto, é notório que, em determinadas situações, as exigências para determinadas atividades laborais atendem plenamente ou até mesmo superam os níveis de aptidão física e mental exigidos para a condução de veículos automotores. Dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro já faz menção, em seu art. 152, § 2º, à situação específica de militares, policiais e bombeiros:

Art. 152 (...)

.....

§ 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.

Nesse caso específico, o militar da força armada, policial ou bombeiro será, de forma justa, dispensado de todos os exames previstos, desde que observadas as normas estabelecidas.

Em outra vertente, mais adequada à alteração ora proposta, encontra-se a possibilidade insculpida no art. 148, § 5º, do mesmo diploma legal:

Art. 148 (...)

.....

§ 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.

Portanto, o próprio CTB já especifica determinadas situações em que os condutores serão dispensados dos exames de aptidão física e mental, condicionada tal dispensa à comprovação de sua situação de saúde aferido em outra seara.

Entretanto, a restrição de tal dispensa a situações pontuais fere o princípio da igualdade previsto no art. 5º da CRFB/88, considerando a existência de outras atividades profissionais que requerem exames de saúde periódicos que podem atender os critérios e requisitos técnicos estabelecidos pelo CONTRAN.

Assim, com o objetivo de desonerar o condutor de se submeter à dupla jornada de exames e consequentes custos quando da renovação da CNH, sem prejuízos ao pleno atendimento das condições exigidas para a condução de veículos automotores, é que pedimos o apoio dos nobres pares para a apreciação e possível aprovação de nossa proposta.

Sala das Sessões, em 4 de setembro de 2017.

EDUARDO BOLSONARO
Deputado Federal

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;
II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;
III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;
IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;
V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;
VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;
VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;
VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;
IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;
X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;
XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva,

dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....
.....

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;
II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre

que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.
§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.
§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.
§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.
§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados

pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
.....
Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito. *("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)*
§ 1º Na comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.
§ 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. *(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)*
§ 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. *(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)*
Art. 153. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.
Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.589, DE 2017

(Do Sr. Aureo)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a fiscalização eletrônica de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta os §§ 1º e 2º ao art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para descaracterizar como

infração de trânsito o excesso de velocidade medido por instrumento ou equipamento hábil, instalado em áreas de risco, entre vinte e duas horas e seis horas.

Art. 2º O art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, para vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

"Art. 218. .....

.....

§ 1º O excesso de velocidade previsto no *caput* não será caracterizado como infração de trânsito quando medido por instrumento ou equipamento hábil, instalado em vias localizadas em áreas de risco, no horário compreendido entre vinte e duas horas e seis horas.

§ 2º Consideram-se áreas de risco aquelas onde se registram altos índices de violência e de confronto armado, a serem definidas pelo órgão ou autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante estudo prévio, ouvido o órgão de segurança pública responsável pelos dados de criminais da respectiva localidade." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Assim como o número de ocorrências de acidentes de trânsito, os casos de assaltos e tiroteios nas vias brasileiras têm aterrorizado a sociedade. Diariamente os noticiários relatam o sofrimento de várias famílias que perderam algum ente querido vítima de disparo de arma de fogo ou que tiveram seus veículos roubados, sob ameaça de armamento cada vez mais pesado.

A maioria desses tristes episódios ocorrem nas mesmas áreas, já conhecidas pelas comunidades locais e pelas autoridades pelos altos índices de criminalidade. Nessas áreas de risco, as vias cruzam zonas urbanas em que a ação de criminosos dribla as forças de segurança pública, causando terror a motoristas e passageiros.

Quando essas vias são dotadas de equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade, os conhecidos radares ou pardais, a ação criminosa é beneficiada. Os motoristas, ao se aproximarem dos dispositivos eletrônicos, se veem forçados a reduzir a velocidade dos veículos para não serem multados e, assim, facilitam a abordagem de assaltantes. Muitos preferem até mesmo serem multados por excesso de velocidade a serem surpreendidos por criminosos.

O risco é ainda maior durante a madrugada. A partir das vinte e duas horas e até as seis horas, o efetivo policial nas ruas já se reduz e, com a falta de iluminação pública adequada, os ocupantes de veículos ficam ainda mais expostos.

Nesse sentido, enquanto a ação dos órgãos de segurança pública não conseguir

conter essa onda criminal que assola o País, apresentamos o presente projeto de lei como forma de preservar a vida e o patrimônio de considerável parcela da população brasileira, que necessariamente trafega por vias situadas em áreas de risco durante a madrugada.

Por todo o exposto, entendendo ser grande valia a proposição, solicito a aprovação de meus nobres Pares.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2017.

Deputado AUREO

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 8.712, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Acrescenta o §6º ao artigo 147 da nº 9.50,3 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre isenção de taxa de renovação de CNH para pequenos e médios produtores rurais

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8361/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do § 6º, com a seguinte redação:
"Art. 147.....
V - .....
§ 6º O condutor que exerce atividade de produtor rural, ficará isento de qualquer taxa ou emolumento para renovação de Carteira Nacional de Habilitação. (NR)"
Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 3º Revoga-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

Ao isentar os pequenos e médios agricultores familiares da taxa de renovação da Carteira Nacional de Habilitação, o Governo viabiliza que os pequenos agricultores conheçam as leis de trânsito, evitando assim os problemas com fiscalização de trânsito que ocorrem nas rodovias e nas áreas urbanas. O benefício irá acolher homens e mulheres que trabalham no campo, sendo uma importante politica pública que irá fortalecer a segurança nas estradas e evitar que esses condutores fiquem ilegais, com documento vencido. O Governo facilita o acesso a um direito dos trabalhadores rurais e assim permite que eles cumpram e conheçam a lei de trânsito, ao mesmo tempo em que esta iniciativa trará maior segurança na condução de veículos automotores.

Sala das Sessões, em 27 de setembro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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

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

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

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

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

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.753, DE 2017

(Do Sr. José Guimarães)

Isenta os agricultores familiares, definidos conforme a Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, das taxas de expedição e de renovação da Carteira de Habilitação Nacional - CNH

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8361/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Ficam os agricultores familiares, definidos conforme a Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, e identificados pela Declaração de Aptidão ao Pronaf - DAP de que trata o art. 2° da Lei n. 12.188, de 11 de janeiro de 2010, isentos das taxas de expedição e de renovação da Carteira de Habilitação Nacional – CNH.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O processo de preparação e de realização dos exames para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Brasil constitui-se em um verdadeiro investimento, pois o candidato precisa gastar uma quantia considerável com o pagamento de taxas, matrículas e aulas para cumprir todos os requisitos legais.

Não é possível calcular o preço exato de cada etapa do processo, pois há variações de acordo com a cidade e o estado. Estima-se que o valor total necessário para cumprir todas as fases varia de R$1.300,00 a R$2.500,00. Se considerarmos somente as taxas de expedição e de renovação da CNH cobradas pelos Departamentos de Trânsito, os valores situam-se entre R$65,00 e R$245,00.

Os agricultores familiares, de modo geral, residem em regiões distantes dos centros urbanos. Por se tratar de áreas muitas vezes carentes em transporte público, esses trabalhadores possuem grande necessidade de locomoverem-se por meio de veículos próprios. Ademais, o próprio trabalho do campo exige, em muitos casos, a condução de tratores, caminhões, etc. Todavia, o alto custo envolvido na obtenção da CNH dificulta-lhes o acesso a esse importante documento,

o que leva à alta incidência de irregularidades quanto à habilitação e, consequentemente, põe em risco a segurança e a vida desses condutores.

Tendo isso em mente, apresentamos a presente proposta, que visa a isentar os agricultores rurais, assim definidos pela Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, devidamente identificados pela Declaração de Aptidão ao Pronaf – DAP, das taxas de expedição e de renovação da Carteira de Habilitação Nacional – CNH, que variam de R$65,00 a R$245,00.

Considerando o alto custo do processo de obtenção do documento, acredita-se que essa isenção é um passo fundamental para a regularização da situação desses trabalhadores e, em última instância, para sua segurança e dos demais usuários de transporte terrestre.

Há de se destacar que essa isenção já é uma realidade no meu estado do Ceará, que, por meio da Lei estadual 15.838, de 27 de julho de 2015, vem melhorando a qualidade de vida e de segurança de milhares de agricultores.

Outro precedente importante é o Programa CNH Social, implantado em 2011, que visa a auxiliar os cidadãos que precisam adquirir sua primeira habilitação ou fazer a renovação da mesma, mas que não possuem recursos financeiros suficientes para se matricularem em uma autoescola e prestar o exame. Deste modo, através de um processo seletivo, são selecionados cidadãos carentes para realizar todo o processo de preparação e exame de forma gratuita. Entre os Estados conhecidos que participam do programa da CNH Social (habilitação gratuita) estão: Espírito Santo, Maranhão, Paraíba, São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco. Apesar de extremamente relevante, esse programa abrange poucas vagas em um número limitado de estados.

Dessa forma, entende-se que a isenção proposta facilitará o acesso os trabalhadores rurais à CNH em todo o território nacional, de forma abrangente, beneficiando essa categoria tão importante para a economia do país.

Nesse sentido, destaca-se que a agricultura familiar é responsável por 70% dos alimentos que chegam à mesa dos brasileiros, com destaque para produtos como mandioca, feijão, milho e café. São mais de 4 milhões de estabelecimentos familiares no país, que juntos respondem por 38% do Produto Interno Bruto Agropecuário, o equivalente a R$ 54 bilhões por ano.

Diante do exposto, conclamo os nobres pares a envidar os esforços necessários para a aprovação deste relevante Projeto de Lei.

Sala das sessões, em 03 de outubro de 2017.

Deputado **JOSÉ GUIMARÃES**
Líder da Minoria

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 11.326, DE 24 DE JULHO DE 2006

Estabelece as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece os conceitos, princípios e instrumentos destinados à formulação das políticas públicas direcionadas à Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais.
Art. 2º A formulação, gestão e execução da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais serão articuladas, em todas as fases de sua formulação e implementação, com a política agrícola, na forma da lei, e com as políticas voltadas para a reforma agrária.
.....
.....

LEI Nº 12.188, DE 11 DE JANEIRO DE 2010

Institui a Política Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural para a Agricultura Familiar e Reforma Agrária - PNATER e o Programa Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural na Agricultura Familiar e na Reforma Agrária - PRONATER, altera a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DA POLÍTICA NACIONAL DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E EXTENSÃO RURAL PARA A AGRICULTURA FAMILIAR E REFORMA AGRÁRIA - PNATER

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural para a Agricultura Familiar e Reforma Agrária - PNATER, cuja formulação e supervisão são de competência do Ministério do Desenvolvimento Agrário - MDA.
Parágrafo único. Na destinação dos recursos financeiros da Pnater, será priorizado o apoio às entidades e aos órgãos públicos e oficiais de Assistência Técnica e Extensão Rural - ATER.
Art. 2º Para os fins desta Lei, entende-se por:
I - Assistência Técnica e Extensão Rural - ATER: serviço de educação não formal, de caráter continuado, no meio rural, que promove processos de gestão, produção, beneficiamento e comercialização das atividades e dos serviços agropecuários e não agropecuários, inclusive das atividades agroextrativistas, florestais e artesanais;
II - Declaração de Aptidão ao Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar - DAP: documento que identifica os beneficiários do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar - PRONAF; e
III - Relação de Beneficiários - RB: relação de beneficiários do Programa de Reforma Agrária, conforme definido pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA.
Parágrafo único. Nas referências aos Estados, entende-se considerado o Distrito Federal.
Art. 3º São princípios da Pnater:
I - desenvolvimento rural sustentável, compatível com a utilização adequada dos recursos naturais e com a preservação do meio ambiente;
II - gratuidade, qualidade e acessibilidade aos serviços de assistência técnica e extensão rural;
III - adoção de metodologia participativa, com enfoque multidisciplinar, interdisciplinar e intercultural, buscando a construção da cidadania e a democratização da gestão da política
IV - adoção dos princípios da agricultura de base ecológica como enfoque preferencial para o desenvolvimento de sistemas de produção sustentáveis;
V - equidade nas relações de gênero, geração, raça e etnia; e
VI - contribuição para a segurança e soberania alimentar e nutricional.
.....
.....

LEI N.º 15.838, DE 27 DE JULHO DE 2015

Dispõe sobre a taxa de fiscalização e prestação de serviço público.

O **GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ**.
Faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Do Fato Gerador

Art. 1º A Taxa de Fiscalização e Prestação de Serviço Público tem como fato gerador:
I - o exercício regular do poder de polícia;
II - a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.
Art. 2º Para os fins desta Lei, poder de polícia é a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando o direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão do interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública, à saúde, à proteção ao meio ambiente ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.797, DE 2017

(Do Sr. Daniel Vilela)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a utilização de veículos automotores semiautônomos.

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

"Art. 28. .....

Parágrafo único. No caso dos veículos semiautônomos, o nível de atenção do condutor deverá ser compatível e proporcional ao nível de automação do veículo, conforme regulamentação do Contran." (NR)

"Art. 96. .....

II – .....

h) semiautônomo;

....." (NR)

"Art. 102-A. O Contran regulamentará a utilização dos veículos automotores semiautônomos, estabelecendo, entre outros pontos:

I – os níveis de automação e os requisitos mínimos de segurança a serem exigidos para cada nível;

II – os critérios de operação do sistema para cada nível de automação;

III – os testes e ensaios necessários para a certificação do veículo;

IV – os procedimentos a serem adotados para investigação das causas de eventuais acidentes de trânsito que envolvam esses veículos."

"Art. 105. .....

VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de velocidade, tempo e demais dados de deslocamento, de acionamento dos comandos e dos sistemas de automação dos veículos automotores (caixa preta), conforme regulamentação específica e cronograma de implantação definidos pelo Contran.

.....

§ 7º Em casos de acidentes de trânsito, quando solicitados pela autoridade policial responsável pela investigação da ocorrência, os dados registrados pelos dispositivos referidos no inciso VIII deverão ser disponibilizados pelos fabricantes de veículos automotores em formato decodificado, conforme especificações definidas pelo Contran." (NR)

"Art. 136. .....

Parágrafo único. É vedado o uso de veículo automotor semiautônomo para a condução coletiva de escolares." (NR)

"Art. 169. .....

Parágrafo único. No caso dos veículos semiautônomos, o nível de atenção do condutor poderá ser diminuído, desde que seja compatível e proporcional ao nível de automação do veículo." (NR)

"Art. 252. .....

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo, ou no caso dos veículos semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular, salvo no caso dos veículos semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

....." (NR)

Art. 3º O Anexo I – Dos Conceitos e Definições da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

"ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente todas suas funções básicas, sob determinadas circunstâncias de tráfego ou do ambiente, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante, caso o veículo determine que as circunstâncias que permitem sua autonomia não mais estejam presentes.

....." (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) completa em 2017 duas décadas de existência. Grandes avanços foram promovidos em relação ao código anterior. De lá para cá, tanto o texto legal, publicado em 23 de setembro de 1997, quanto as normas regulamentadoras editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sofreram várias alterações. Algumas dessas modificações tiveram o propósito de atualizar as normas no tocante à evolução tecnológica dos veículos, dos respectivos dispositivos de segurança e dos instrumentos de fiscalização.

Nesse bojo, podemos citar: o equipamento suplementar de retenção (*Airbag*); o sistema de freio antitravamento (*Antilock brake system* – freio ABS); dispositivos medidores e controladores de velocidade (radares e "pardais"); etilômetro ("bafômetro"); bicicletas elétricas; etc.

Algumas outras inovações tecnológicas relacionadas aos veículos automotores, ainda que não tenham sido incorporados ao CTB ou ao rol de resoluções do Contran, já fazem parte dos itens de série de diversos modelos de automóveis, ônibus, caminhões e motocicletas. É o caso dos sistemas de ar condicionado, das centrais multimídia, dos sensores e das câmeras de marcha à ré e, também, dos sistemas de automação, entre outros. Apesar de não serem obrigatórios, a legislação não impede nem limita seu uso, com exceção dos sistemas de automação.

Considerados tecnologia de ponta, esses sistemas permitem o controle de funções básicas de um veículo automotor, como direção, aceleração e frenagem, configurados em níveis de automação que variam conforme a necessidade ou não da participação direta do condutor na operação do veículo. Por exemplo, mantém constante a velocidade de deslocamento, controlam a estabilidade do veículo, efetuam manobras de estacionamento, aplicam máxima frenagem em situações de emergência e chegam até ao ponto de dirigirem sozinhos.

Parece ficção, mas é real. Já existem modelos fabricados com essa tecnologia. Testes estão sendo realizados e alguns países já admitem a circulação de veículos semiautônomos (aqueles em que a presença do condutor ainda é necessária) e até mesmo de veículos autônomos (aqueles que prescindem do motorista). Exatamente nesse ponto, a legislação brasileira colide com a utilização dos veículos dotados de certos sistemas de automação.

Primeiramente, o CTB não faz qualquer alusão a sistemas de automação ou a veículos autônomos ou semiautônomos. Isso já demonstra certa defasagem da norma com a realidade tecnológica dos veículos atualmente fabricados ou montados no Brasil. Além

disso, quando tipifica como infração de trânsito dirigir com apenas uma das mãos, salvo para fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo ou acionar equipamentos e acessórios do veículo, e dirigir utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular (art. 252, incisos V e VI), o Código não considera a exceção para o caso dos veículos automatizados. Mais uma vez, a norma parou no tempo nesse quesito.

Um dos principais benefícios da automação é permitir que o condutor possa, com segurança, realizar outras atividades enquanto "dirige" seu veículo. Ora, de que adianta então dispor de um veículo moderno, dotado de tecnologia que controla automaticamente – e com segurança, é bom frisar – funções básicas como direção, aceleração e frenagem, permitindo que esse mesmo condutor desvie a atenção para seu telefone celular ou para uma notícia no jornal, se, ao fazê-lo, cometerá infração de trânsito? É preciso que o CTB se adeque à evolução tecnológica.

Interessante ressaltar outro importante aspecto dos veículos automatizados: a segurança. Os sistemas de automação são consideravelmente mais eficientes que o homem. Pesquisas revelam que o fator humano chega a ser responsável por mais de noventa por cento dos acidentes de trânsito. Aí estão incluídos a falta de atenção, a reação tardia, a imprudência, o excesso de velocidade, a negligência e a imperícia por parte do condutor. Quando quem dirige é uma máquina, devidamente programada para respeitar os limites de velocidade, dotada de sensores e circuitos eletrônicos capazes de perceber o perigo à frente e acionar automaticamente o sistema de freios, entre outras funcionalidades, o risco de acidente cai a índices próximos a zero.

Por outro lado, também convém considerar que a falha mecânica pode existir. O sensor pode estar avariado, algum componente eletrônico pode não estar funcionando como deveria e tudo isso pode pôr em risco a vida de outrem.

Nesse sentido, apresentamos o presente projeto de lei, com o intuito de dar o pontapé inicial a respeito do assunto, que ainda tem muito a avançar e evoluir. É forçoso que este Congresso Nacional acolha os benefícios tecnológicos na legislação de trânsito.

Em um primeiro momento, propomos a previsão legal apenas dos veículos semiautônomos, ou seja, aqueles em que ainda se faz necessária a presença do condutor de prontidão ao volante. Afinal, a falha mecânica também pode existir. Ou seja, o sensor pode estar avariado, algum componente eletrônico pode não estar funcionando como deveria e isso seria um risco aos ocupantes do veículo ou a terceiros. Nessa situação, o condutor estaria ao volante para tomar o controle do veículo.

A medida estabelece, ainda, que o Contran definirá os níveis de automação e os critérios a serem exigidos para a fabricação e para a utilização dos veículos. Por fim, de modo a viabilizar o usufruto dos benefícios de um veículo semiautônomo, a proposta prevê a exceção para a tipificação da infração de trânsito disposta nos incisos V e VI do art. 252 do CTB.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares, certos de que a medida visa a atualização do CTB em face do avanço tecnológico.

Sala das Sessões, em 05 de outubro de 2017.

Deputado DANIEL VILELA

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 dá 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.
.....

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.
Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
.....
Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.
Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.
§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.
Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se

envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:
I - registro como veículo de passageiros;
II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui

indicadas devem ser invertidas;
IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.
Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
.....
Art. 252. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
Infração - média;
Penalidade - multa.
VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:
Infração - média;
Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
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. *(Parágrafo único 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. 253. Bloquear a via com veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 8.850, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõem sobre a proibição do uso da telefonia móvel celular por condutor de veículo em movimento e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3807/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º ° É proibida a utilização da telefonia móvel celular pelo condutor de veículo em movimento no trânsito com apenas uma das mãos.

Paragrafo Único: Fica autorizado o uso de telefonia celular usando o dispositivo por viva voz integrada ao carro com comandos no volante.

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

Art. 3º Revoga-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui um grande numero de acidentes com recorde mundial de acidentes no trânsito. Uma parcela considerável desses acidentes é causada por desatenção dos motoristas, sendo que o uso do celular por condutor de veículo representa fator destacado do condicionamento desse tipo de causalidade.

O Código Nacional de Trânsito já proíbe que o condutor de veículo em movimento dirija-o usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha do câmbio.

Todavia, para que a regra proibitiva se tome indiscutível, impõe-se que assuma o condão de norma legal expressa, clara, insofismável, como propomos no presente projeto de lei, como forma educativa para eliminar definitivamente semelhante prática irresponsável no trânsito de nossas cidades.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 8.917, DE 2017

(Do Sr. Luciano Bivar)

Altera o art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para exigir a assinatura do infrator no auto de infração de trânsito, nas condições que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1890/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o *caput* e o inciso VI do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e acresce os §§ 5º e 6º ao mesmo artigo, para exigir a assinatura do infrator no auto de infração de trânsito, valendo esta como notificação de recebimento, à exceção de auto de infração resultante da utilização de aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual.

Art. 2º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

.....

VI – assinatura do infrator, valendo esta como notificação do recebimento do auto de infração, à exceção daquele resultante da utilização de aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual.

.....

§ 5º Na hipótese de o infrator recusar-se a assinar o respectivo auto de infração, a recusa deverá ser atestada por duas testemunhas, requisitadas pelo agente de trânsito que lavrou o auto de infração.

§ 6º No caso previsto no § 5º, o auto de infração será válido para todos os efeitos." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Passados quase vinte anos do início da vigência da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, percebe-se que os condutores

de veículos continuam pressionados pela aplicação, nem sempre transparente, de uma grande quantidade de multas.

Na impossibilidade de autuação em flagrante, o Código traz dispositivo que prevê a aplicação de multa a *posteriori*, por meio do relato do agente de trânsito à autoridade, com base na coleta de dados do veículo, tipificação da infração, local, data e hora do cometimento da infração.

Ocorre que essa sistemática contribuiu para a instalação no País de uma verdadeira "indústria de multas", constrangendo e prejudicando os motoristas. Autuadas com infrações equivocadas ou mesmo inverídicas, as pessoas notificadas se deparam com ônus adicionais no orçamento doméstico ou são impelidas aos exaustivos procedimentos do recurso.

Importante salientar que o processo atual de multar indiscriminadamente em nada contribuiu para a melhoria da educação de trânsito em nosso País, como mostram as crescentes estatísticas de acidentes em nossas vias. Somente na cidade do Recife, a arrecadação do poder público municipal com multas de trânsito beira os trinta milhões de reais, em detrimento dos indefesos condutores de veículos que, muitas vezes, nem sequer sabem porque foram autuados.

Para sanar essas injustiças e como alternativa de controle social do abuso de poder do agente de trânsito, propomos a medida ora apresentada, que determina a assinatura do condutor do veículo nos autos de infração de trânsito, exceto para aqueles resultantes da utilização de equipamento eletrônico.

Vale ressaltar que a proposta também acresce os §§ 5° e 6º ao art. 280, do mesmo Código, antevendo a hipótese de o infrator recusar-se a assinar o auto de infração. Nesse caso, o agente de trânsito deverá requisitar duas testemunhas para atestar a recusa, validando o auto de infração.

Pela pertinência e elevado alcance social, contamos com o apoio dos demais Pares desta Casa para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de outubro de 2017.

Deputado LUCIANO BIVAR

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 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 21/1/1998)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 9.023, DE 2017

(Do Sr. Jefferson Campos)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para instituir a obrigatoriedade do uso de imagem na autuação das infrações de trânsito por parada e estacionamento em

local proibido, pelo não uso do cinto de segurança, assim como pelo uso do telefone celular.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2875/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei institui a obrigatoriedade do uso de imagem na autuação das infrações de trânsito por parada e estacionamento em local proibido, pelo não uso do cinto de segurança, assim como pelo uso de aparelho celular.

Art. 2º. O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 280 .....

.....

§ 5º As infrações por parada e estacionamento em local proibido, por uso de telefone celular e pelo não uso de cinto de segurança deverão ser comprovadas por meio de imagem, salvo em situações de impossibilidade, devidamente justificadas, ou quando o infrator for notificado no ato da infração. ” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo instituir a obrigatoriedade do uso de imagens quando o agente de trânsito autuar o condutor nas infrações de trânsito por parada e estacionamento em local proibido, pelo não uso do cinto de segurança e pelo uso de telefone celular, de modo a garantir maior segurança jurídica aos atos dos agentes públicos e aos condutores.

Os agentes públicos são dotados de fé pública, sendo assim a captação de imagens na autuação dessas infrações de trânsito cria um ambiente de maior garantia, validade e segurança dos atos praticados pelo agente de trânsito e para o cidadão que está sendo autuado, reduzindo as dúvidas suscitadas, por meio de recursos, sobre o cometimento ou não da infração.

Consequentemente, o objeto desta proposição poderá reduzir significativamente o volume de recursos contra as multas recebidas. A administração pública não precisará dispender tantos esforços para a apreciação de expedientes, pois o condutor tenderá a reconhecer o cometimento da infração e se valerá do §1º do art. 284 do Código de Trânsito Brasileiro, optando pelo pagamento da multa com desconto de 40%.

Com o volume de tecnologias disponíveis atualmente, considerando que o agente público é passível de erros, não é aceitável que auto de infração seja emitido sem imagens que comprovem fidedignamente o veículo, a data, o local, e o agente autuador.

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Brasília, 07 de novembro de 2017.

Deputado JEFFERSON CAMPOS
PSD/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 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 21/1/1998)*
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)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.
§ 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. *(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º O recolhimento do valor da multa não implica renúncia ao questionamento administrativo, que pode ser realizado a qualquer momento, respeitado o disposto no § 1º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º 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. *(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)*
§ 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. *(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. 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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 9.052, DE 2017

(Do Sr. Leopoldo Meyer)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autuação da infração de trânsito por excesso de velocidade com base no registrador instantâneo inalterável de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-920/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do *caput* do art. 218 e do § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a autuação da infração de trânsito por excesso de velocidade com base no registrador instantâneo inalterável de velocidade.

Art. 2º O art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil ou por registrador instantâneo inalterável de velocidade, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

..... (NR)"

Art. 3º O § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 280. .....

.....

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

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

O número de ocorrências de acidentes de trânsito nas vias brasileiras atinge patamar assustador. Morre no Brasil uma pessoa vítima do trânsito a cada treze minutos. A quantidade de feridos e inválidos é ainda maior! Grande parte desses acidentes são causados pela velocidade excessiva desenvolvida por condutores imprudentes e infratores.

Para lutar contra essa triste estatística, os órgãos de trânsito exercem diuturnamente a atividade de fiscalização. No entanto, o efetivo de agentes de trânsito é insuficiente para cobrir toda a malha viária brasileira. Assim, ante a incapacidade ostensiva do Poder Público de frear os abusos praticados com relação ao excesso de velocidade, os hospitais e cemitérios recebem vítimas do trânsito o tempo todo.

Como alternativa e como eficiente aliado no combate à violência do trânsito, as autoridades dispõem do emprego da tecnologia nas ações de fiscalização do trânsito. O equipamento mais utilizado é o medidor eletrônico de velocidade, o tão conhecido radar ou pardal. A grande facilidade desse tipo de instrumento é que dispensa a presença do agente de trânsito e, assim, amplia o alcance do órgão fiscalizador. Contudo, esse recurso ainda não tem sido suficiente para conter os índices de violência no trânsito.

Diante desse cenário, apresentamos a presente proposta para incorporar mais um instrumento nas atividades fiscalizatórias: o registrador instantâneo inalterável de velocidade, ou simplesmente tacógrafo. Esse equipamento é exigido para os veículos

de transporte de carga, de passageiros e de escolares, sobretudo para fins de controle da jornada de trabalho de motoristas profissionais. Propomos, assim, a possiblidade de que o equipamento seja também utilizado pelo agente da autoridade de trânsito na fiscalização da velocidade desenvolvida por esses veículos.

Certos de que a medida contribuirá para o controle da velocidade nas vias brasileiras, causa de boa parte dos acidentes de trânsito, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação da proposição.

Sala das Sessões, em 08 de novembro de 2017.

Deputado LEOPOLDO MEYER

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 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 21/1/1998)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 9.267, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para instituir a obrigatoriedade de Giroflex de alerta nos equipamentos medidores de velocidade para veículos automotivos - radares fixos e da outras providencias

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Sejam incluídos os parágrafos 1º e 2º no art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação:
“Art. 218. .....
.....

§ 1º. Os medidores de velocidade para veículos automotivos radares fixo; deverão obrigatoriamente conter Girofex visível para ser localizado a distancia segura.
§ 2º. A implantação do paragrafo anterior não incidira qualquer tipo de custo para os condutores de veículos automotivos" (NR)
Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, nas rodovias brasileiras, tornou-se comum a presença de um instrumento automático de controle de tráfego, o medidor de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico, mais conhecido como "radar" ou "pardal". O argumento que embasa sua adoção é conclusiva: aumenta a segurança no trânsito.
Num país, onde os números indicativos de mortos e feridos no trânsito superam os de vítimas em combate de muitas guerras ao redor do mundo, qualquer iniciativa que vise minorar estas trágicas estatísticas deve ser considerada indispensável e vital.
Ocorre que, muitas vezes, ao se implementar uma solução, acaba-se por criar um problema. No caso dos "radares", a solução, que é o condicionamento forçado dos motoristas a seguir a velocidade máxima da via, ocasiona um problema, que é a dúvida sobre a calibração do equipamento que mede a velocidade do tráfego e emite multas ao constatar violações.
A impossibilidade de se saber, em tempo real, a localização dos medidores de velocidade tem gerado uma indústria de multa, a qual a maioria dos condutores são surpreendidos, que pense já positivada placa de alerta da existência desse radares, observa-se que não é suficiente, por muitas das vezes ficar localizados entre arvores e outros obstáculos de visualização, então propomos a fixação dos giroflex, de maneira ostensiva a permitir sua localização em tempo real sem margem de duvidas, assim envidando que os motoristas e possam receber a inadvertidamente.
Assim, este Projeto de Lei visa evitar injustiças e dúvidas quanto à atuação dos medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico, defendendo o constitucionalmente consagrado direito do cidadão a obter informações relativas à sua pessoa, conforme preceitua o inciso XXXIII, art. 5º da CF.
Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que busca assegurar ao cidadão brasileiro, a defesa de seus direitos.

Sala das Sessões, 06 de dezembro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....
.....

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 9.450, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Obriga as fábricas de automóveis a instalarem dispositivo de registro da quantidade de litros que adentram o tanque no abastecimento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3479/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga os fabricantes de automóveis a adequarem um dispositivo de registro da quantidade de litros de combustível no tanque de cada veículo quando de seu abastecimento.

Art. 2º. As fabricantes de automóveis deverão colocar um dispositivo que registra a quantidade de litros de combustível no momento do abastecimento.

Parágrafo Único. O dispositivo deve proporcionar precisamente ao consumidor a visualização imediata da quantidade de litros que entra no tanque no momento do abastecimento.

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa obrigar as fabricantes de automóveis, adequem um dispositivo de registro de verificação da quantidade de litros que adentram no

combustível no momento do abastecimento nos postos de gasolina.
Existem dois tipos de fraudes nos postos de combustíveis: um é na qualidade do combustível e um na quantidade oferecida. O nosso projeto visa proteger o consumidor na quantidade que ele oferece para o consumidor.
Um dispositivo que mede com precisão a quantidade de combustível que vai para o tanque durante o abastecimento e o motorista é avisado de quanto o carro foi abastecido pelo celular ou qualquer outro meio que possa ser identificado pelo consumidor.
Ao abastecer o veículo em um posto de gasolina o motorista não tem como saber se a quantidade de combustível que entra no tanque do carro é exatamente a indicada pela bomba do posto.
O sistema poderá ser funcionado através dos sensores instalados no bocal de entrada do reservatório de combustível e de uma tela para exibição dos dados, instalada no interior do veículo. A proposto do equipamento controlará o volume de combustível que entra no tanque, mostrando o abastecimento real e ainda calculando o valor total a ser pago.
Portanto, o objetivo do projeto é beneficiar o consumidor na hora do abastecimento, através de um sensor que mostrará o abastecimento real, evitando fraudes e enganações.
Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 20 de dezembro de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 9.605, DE 2018

(Do Sr. Marcos Soares)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, o dispositivo de rastreamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6085/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores, dispositivo que possibilite o seu rastreamento.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105.....

VIII – dispositivo que possibilite o rastreamento do veículo.....(NR)

Art. 3º O dispositivo de que trata o inciso VIII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, será exigido somente para os veículos fabricados a partir do ano subsequente da publicação oficial desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

O roubo e o furto de veículos afligem a população brasileira, de norte a sul do País. São mais de quinhentas mil vítimas desse tipo de crime a cada ano, o que significa que a cada minuto um carro é roubado ou furtado.

Para tentar minimizar essas ocorrências, um grande contingente de pessoas tem recorrido a instalação de dispositivos antifurto, que, geralmente, são dotados de mecanismos que cortam a ignição do veículo e/ou emitem sinal sonoro e luminoso, visando alertar o proprietário para a situação.

Já existe no mercado, entretanto, um tipo de sistema antifurto que permite o rastreamento do veículo. Com esse dispositivo instalado é possível seguir a trajetória do veículo roubado ou furtado e recuperar o bem de forma mais rápida. Mas, trata-se ainda de um mecanismo muito caro para a grande maioria da população brasileira.

Por isso, estamos apresentando este projeto de lei, que obriga, nos veículos novos fabricados no Brasil, a instalação de dispositivo que possibilite o seu rastreamento. Esperamos que, com a produção em escala, o valor do equipamento se reduza bastante e represente uma parcela ínfima do valor total do veículo.

Diante do exposto, por tratar-se de proposição que protege a população contra a criminalidade crescente em nosso País, contamos com o apoio dos nobres Colegas para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de fevereiro de 2018.

Deputado **MARCOS SOARES**

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 9.611, DE 2018

(Do Sr. Lúcio Vale)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automores, o sistema de frenagem autônoma de emergência.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores, o sistema de frenagem autônoma de emergência

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105. .....

VIII – sistema de frenagem autônoma de emergência.

.....” (NR)

Art. 3º O dispositivo de que trata o inciso VIII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, será exigido somente para os veículos automotores fabricados e/ou comercializados no Brasil a partir de dois anos da publicação oficial desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Em 1997, quando foi editado o atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, o legislador optou por deixar consignado no texto da Lei a obrigatoriedade de alguns equipamentos, como cinto de segurança e o encosto de cabeça. Naquela oportunidade, remeteu-se ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – a definição dos demais equipamentos obrigatórios, bem como a regulamentação daqueles exigidos por lei.

Desde então, fruto da acelerada evolução tecnológica do setor automotivo, vários dispositivos de segurança foram incorporados à frota de veículos de forma compulsória, como freios ABS e Air Bags. Existem, no entanto, várias inovações que foram introduzidas apenas nos veículos mais caros oferecidos pelas montadoras, mas ainda não fazem parte da grande maioria dos veículos produzidos no Brasil.

Entre essas novidades, encontra-se o sistema de frenagem autônoma de emergência. O recurso funciona com o auxílio de câmeras e sensores, acionando os freios automaticamente ao detectar a iminência de uma colisão, parando o veículo totalmente ou reduzindo a velocidade para amenizar as consequências do impacto.

Especialistas afirmam que essa nova tecnologia melhora de forma considerável a segurança dos veículos e pode ser considerada a mais importante inovação desde a incorporação do cinto de segurança aos projetos automobilísticos. Estudo realizado no Reino Unido mostrou que o número de acionamentos de seguro para reparo de carros de terceiros caiu 45% após a instalação desse sistema como item de série em todas as versões de um modelo de automóvel da fabricante Volkswagen.

Há que se enfatizar que aqui no Brasil, da mesma forma, a introdução do equipamento ensejaria possíveis e expressivas reduções dos atuais elevados preços dos seguros de veículos, com ganhos para as seguradoras e para a sociedade em geral.

Em razão da expectativa extremamente positiva desse equipamento, as discussões avançam a passos largos na Europa e nos Estados Unidos, no sentido de tornar esse dispositivo obrigatório para todos os veículos automores, já nos próximos anos.

Nesse mesmo sentido, estamos apresentando este projeto de lei, que obriga, nos veículos fabricados e/ou comercializados no Brasil, a implantação do sistema de frenagem autônoma de emergência, a partir de dois anos a contar da data de aprovação da lei que se originar deste projeto de lei. Entendemos ser este um prazo suficiente para a adequação dos projetos construtivos e para o início da produção de veículos equipados com o referido sistema.

Diante do exposto, por tratar-se de proposição que busca a redução de acidentes e o aumento da segurança dos veículos automotores nacionais e/ou aqui comercializados, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de fevereiro de 2018.

Deputado LÚCIO VALE

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II

Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 9.648, DE 2018

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Determina a instalação de sinalização de advertência, eletrônicas luminosas de transito, em vias publica e estradas equipadas com medidores de velocidade, radar móvel, quando estas registrarem

alteração da velocidade regulamentar para produzir multa ou sanções e da outras providencias.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Art. 1º Fica obrigatória à instalação de sinalização de advertência, eletrônica luminosa de transito, em vias publicas e estradas equipadas com medidores de velocidade, radar móvel, quando estas registrarem alteração da velocidade regulamentar para produzir multa ou sanção.

Parágrafo único. As sinalizações de advertência, eletrônica luminosa de transito deverão informar acerca do limite de velocidade, devendo conter informações acerca da fiscalização eletrônica de quinhentos a quinhentos metros até o alcance limite do medidor de velocidade, radar móvel.

Art. 2º É vedado aos órgãos de trânsito e fiscalização da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios o uso de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel, cuja fiscalização seja realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

Art. 3º É vedado aos órgãos de trânsito e fiscalização da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios a utilização de viatura descaracterizada para o fim de fiscalização de transito.

Art. 4º É vedado aos órgãos de trânsito e fiscalização da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios a utilização de agente legal sem uniforme claramente identificado e posicionado visivelmente para o fim de fiscalização de transito.

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

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil vive um momento de grande transformação social, dentre elas não podemos deixar de destacar a grande revolta da população pelo acharque financeiro e econômico dos agentes públicos, sejam da união, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

Esta proposição tem como objetivo eliminar com uma pratica recorrente dos órgãos

de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radar móvel, “armadilhas” destinadas a cumprir com o poder arrecadatório das autoridades de trânsito do País. Essa pratica enaltece a punição pecuniária em detrimento do caráter educativo. Há cidades do país, onde está sendo instalados radares nos ônibus de transporte público coletivo. Isso demonstra o poder da indústria das multas, de modo a inovar com suas praticas arrecadadoras sem demonstrar qualquer contrapartida no que tange a redução dos índices de violência no trânsito, objetivo central das políticas de trânsito. A administração pública tem o dever de transparência, isto é, seus atos devem ser levados ao conhecimento da população. Portanto, não se pode admitir no Congresso Nacional essa conduta obscura de se fiscalizar o trânsito, punindo o condutor por meio da arrecadação, em vez de educar com o objetivo de se conscientizar com a construção de um trânsito seguro.

Sendo assim, o radar móvel cria um clima de insegurança jurídica nas relações do Estado, por meio do excesso do poder de polícia estatal, e a conduta dos motoristas. Nesse caso o poder fiscalizatório está com a função de arrecadar recursos, de modo a fortalecer a indústria da multa, sem qualquer relação com a redução dos índices de violência no trânsito.

Desta forma venho propor aos nobres pares que apoie esta propositura visando o rompimento desta pratica extremamente perigosa no meio da nossa sociedade.

Sala das Sessões, 28 de fevereiro de 2018.

Heuler Cruvinel

Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 9.841, DE 2018

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Torna obrigatório que todos os veículos fabricados no Brasil, saiam de fábrica com dispositivo para acendimento automático dos faróis assim que o veículo for ligado e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6040/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os veículos automotores e elétricos, fabricados no Brasil, deverão possuir dispositivo automático para acionamento e respectivo desligamento dos faróis baixos, de forma simultânea ao acionamento do veículo automotor.

Paragrafo único. O caput deste artigo entra em vigor no ano vindouro a data de seis meses da publicação da presente lei.

Art. 2º O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, através do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, normatizará de critérios técnicos necessários a serem adotados pelas montadoras de veículos no país, para que o procedimento em questão não comprometa a vida útil dos dispositivos elétricos e eletrônicos do respectivo veículo automotor e/ou elétrico.

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Sabe-se que no Brasil, a maior causa de morte no trânsito são as colisões frontais. Apesar de serem apenas 4,1% das ocorrências, causam 33,7% dos óbitos. Essas colisões acontecem, principalmente, em tentativas malsucedidas de ultrapassagem. Já com a luz do farol acesa, o veículo pode ser visto antes, prevenindo quem vem na direção oposta e evitando acidentes.

Além de evitar acidentes fatais, estar sempre com as luzes acesas evita o esquecimento em túneis, neblina ou chuva. Também no fim da tarde, quando muita gente demora para acender os faróis, o risco de envolvimento em acidentes aumenta. Mesmo com o sol forte, muitas vias possuem trechos de sombra, que com o efeito da mudança de iluminação nos olhos do condutor, fazem com que o outro veículo fique quase invisível. Acender os faróis melhora a visibilidade e consequentemente a segurança em todas essas situações.

Muitos países ja adotaram a medida de exigir os faróis ligados em todos os percursos. No Brasil, com o advento da Lei nº 13.290/2016, o uso de farol baixo acesso durante o dia nas rodovias, se tornou obrigatório. Nos Estados Unidos da América, a NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration, associação de segurança rodoviária, afirmou que acender os faróis de dia reduziu em 5% as colisões entre carros e em 12% os acidentes envolvendo pedestres e ciclistas. No Brasil, essa é a 2a maior causa

de mortes no trânsito. Outros países reportaram situações semelhantes. Na Suécia as colisões caíram 11% e na Dinamarca e Hungria, 8%. No Canadá, os acidentes foram reduzidos em 11%.

Diante disso, entendemos que o melhor para a sociedade brasileira, como um todo, especialmente para os condutores e proprietários de veículos, é que esses veículos já saiam de fábrica com dispositivo automático que acenda os faróis assim que for dado partida. Na verdade, nosso objetivo não é só trazer punição aos condutores, mas segurança nas vias, de forma a garantir que todos os veículos em circulação estejam com os faróis acesos, e que o mesmo dispositivo também desligue automaticamente os faróis quando o veículo for desligado, evitando perda de bateria ou de vida útil desses dispositivos.

Pretendemos com este projeto de lei garantir segurança em todas as vias públicas, e não apenas nas rodovias, provocando assim uma profunda alteração na forma de condução dos veículos, sem causar acréscimo significativo nos valores financeiros dos automotores. Para tanto, contamos com a apreciação e aprovação pelos nobres pares.

Sala das Sessões, 21 de março de 2018.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

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 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;

....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 9.962, DE 2018

(Do Sr. Laudivio Carvalho)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

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 normas gerais de circulação e conduta, habilitação, infrações no trânsito, penalidades, medidas administrativas e crimes de trânsito e dar outras providências.

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

“Art. 29. .....

.....

XIV – é proibida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.

.....” (NR)

“Art. 52. A circulação de veículos de tração animal é restrita a estradas, junto ao bordo direito da pista, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com

circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. O condutor destes veículos deverá portar documento atestando a saúde física do animal, com validade de seis meses, expedido por médico veterinário, devidamente registrado no respectivo conselho profissional.” (NR)

“Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular em vias rurais quando conduzidos por um guia e dois batedores, observado o seguinte:

.....

III – fica proibida a circulação de animais entre dezoito e seis horas.” (NR)

“Art. 165. .....

.....

Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 24 (vinte e quatro) meses.

.....” (NR)

“Art. 168. Transportar crianças, adolescentes, idosos ou inimputáveis em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

.....” (NR)

“Art. 170. .....

.....

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir por 06 (seis) meses;

.....” (NR)

“Art. 173. .....

.....

Penalidade – multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir por 24 (vinte e quatro) meses;

.....” (NR)

“Art. 174. .....

.....

Penalidade – multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir por 24 (vinte e quatro) meses;

.....

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores

participantes.” (NR)

“Art. 175. .....

.....

Penalidade – multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

.....” (NR)

“Art. 176. .....

.....Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

.....” (NR)

“Art. 183. .....

.....Infração – grave;

.....” (NR)

“Art. 198. .....

.....Infração – grave;

.....” (NR)

“Art. 209. .....

.....Infração – gravíssima;

.....” (NR)

“Art. 210. .....

.....

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir por 6 (seis) meses;

.....” (NR)

“Art. 231. .....

.....

V – com excesso de peso, admitida a tolerância de 10% (dez por cento) quando aferido por equipamento:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa, acrescida de R$ 1,00 (um real) por cada quilograma de carga excedida, incluindo a porcentagem de tolerância;

Medida administrativa – retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

.....

VII – com lotação excedente;

Infração – grave;

Penalidade – multa, acrescida de R$ 500,00 (quinhentos reais) por passageiro excedente;

....." (NR)

"Art. 235. .....

.....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para transbordo.

Parágrafo único. No caso de animais, deverá o condutor providenciar meios adequados para o transporte da carga viva, respeitada a legislação e demais instrumentos legais que tratem sobre as especificações técnicas e cuidados para manter a integridade física animal." (NR)

"Art. 243. .....

.....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (dez vezes);

....." (NR)

"Art. 244. .....

.....

V – .....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

....." (NR)

"Art. 257. .....

.....

§ 8º Após o prazo previsto no § 7º, 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 24 (vinte e quatro) meses.

....." (NR)

"Art. 258. .....

.....

I – infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R$ 1.000,00 (mil reais);

II – infração de natureza grave, punida com multa no valor de R$ 700,00 (setecentos reais);

III – infração de natureza média, punida com multa no valor de R$ 300,00 (trezentos reais);

IV – infração de natureza leve, punida com multa no valor de R$ 100,00 (cem reais).

....." (NR)

"Art. 271. .....

.....

§ 14. Os valores cobrados pelo particular contratado não poderão exceder:

I – para motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos: R$ 0,25 (vinte e cinco centavos) por quilômetro rodado e R$ 10,00 (dez reais) pela diária;

II – para automóveis, camionetas e caminhonetes: R$ 0,30 (trinta centavos) por quilômetro rodado e R$ 15,00 (quinze reais) pela diária;

III – para os demais veículos: R$ 0,40 (quarenta centavos) por quilômetro rodado e R$ 18,00 (dezoito reais) pela diária.

§ 15. A guarda do veículo é de total responsabilidade do particular contratado, o qual responderá por qualquer dano sofrido pelo veículo, independentemente de culpa ou dolo." (NR)

"Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada em dobro a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

....." (NR)

"Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos, salvo prazos diversos determinados nesta Lei.

....." (NR)

“Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

I – de natureza leve:

Penas – detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor;

II – de natureza grave ou gravíssima:

Penas – detenção de um a três anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

.....” (NR)

“Art. 304. .....

.....

Penas – detenção, de um a dois anos, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

§ 1º Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

§ 2º Este artigo não exclui a aplicação de outros crimes e infrações porventura causados, no mesmo fato, pelo condutor, devendo ser aplicado de forma cumulativa.

§ 3º O condutor responderá por resultado mais gravoso à vítima que sobrevier da omissão do socorro.” (NR)

“Art. 305. .....

.....

Parágrafo único. Incide nas penas deste artigo o condutor que, mesmo prestando imediato socorro à vítima ou, não podendo fazê-lo diretamente, solicita auxílio da autoridade pública, afasta-se do local e não se apresenta à autoridade policial no prazo de 2 (duas) após o fato.” (NR)

“Art. 306. .....

.....

§ 4º Se as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, e, em razão das condutas descritas neste artigo, resultar:

I – dano ao patrimônio público ou privado:

Penas – reclusão, de seis meses a três anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste

artigo;

II – lesão corporal de natureza leve:

Penas – reclusão, de um a quatro anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

III – lesão corporal de natureza grave ou gravíssima:

Penas – reclusão, de três a oito anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

IV – morte:

Penas – reclusão, de cinco a dez anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo." (NR)

"Art. 307. .....

.....

Penas – detenção, de um a dois anos e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

....." (NR)

"Art. 308. .....

.....

Penas – detenção, de um a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Se as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, e, em razão das condutas descritas neste artigo, resultar:

I – dano ao patrimônio público ou privado:

Penas – reclusão, de seis meses a três anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

II – lesão corporal de natureza leve:

Penas – reclusão, de um a quatro anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

III – lesão corporal de natureza grave ou gravíssima:

Penas – reclusão, de três a oito anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

IV – morte:

Penas – reclusão, de cinco a dez anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo." (NR)

“Art. 309. .....

.....

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Se as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, e, em razão das condutas descritas neste artigo, resultar:

I – dano ao patrimônio público ou privado:

Penas – reclusão, de um a dois anos, sem prejuízo da outra pena prevista neste artigo;

II – lesão corporal de natureza leve:

Penas – reclusão, de dois a quatro anos, sem prejuízo da outra pena prevista neste artigo;

III – lesão corporal de natureza grave ou gravíssima:

Penas – reclusão, de três a seis anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

IV – morte:

Penas – reclusão, de cinco a oito anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.” (NR)

“Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a:

I - pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso:

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa;

II – pessoa que, por seu estado de saúde, física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança, ou esteja sob influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência e/ou altere os sentidos:

Penas – detenção, uma três anos, ou multa.” (NR)

“Art. 312. .....

.....

Penas – detenção, de um a dois anos, ou multa.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 53-A. Todos os veículos e compartimentos destinados ao transporte de carga viva devem ser fabricados de forma a não causar qualquer tipo de lesão ou maus tratos aos animais, conforme regulamentação do CONTRAN.”

“Art. 172-A. Atirar do veículo ou abandonar animais na via:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.”(NR)

“Art. 255-A. Deixar animal solto:

I – em vias urbanas, calçadas, praças, parques ou qualquer outro local público, onde não haja barreiras físicas suficientes para impedir que ele tenha acesso à via:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

II – em vias rurais:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 255-B. Deixar o condutor envolvido em atropelamento de animal:

I – de prestar ou providenciar socorro ao animal;

II – de retirar ou adotar providências para a retirada dos restos mortais da via, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;

III – de sinalizar o local para evitar novos acidentes, podendo fazê-lo:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.”

“Art. 308-A. Fazer uso de veículo automotor, desrespeitando a legislação vigente, para fugir de qualquer ação policial:

Penas – detenção, de um a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Se as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, e, em razão das condutas descritas neste artigo, resultar:

I – dano ao patrimônio público ou privado:

Penas – reclusão, de seis meses a três anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

II – lesão corporal de natureza leve:

Penas – reclusão, de um a quatro anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

III – lesão corporal de natureza grave ou gravíssima:

Penas – reclusão, de três a oito anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo;

IV – morte:

Penas – reclusão, de cinco a dez anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito é um dos problemas mais graves que o Brasil vem enfrentando há alguns anos. A falta de políticas públicas efetivas que favoreçam a mobilidade e, principalmente, a falta de controle e punições mais severas a infratores mostram-se como uma das principais causas das altas taxas de acidentes.

O Brasil é o quinto lugar entre os recordistas de acidentes no trânsito no mundo. Só no ano de 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas, segundo dados do Ministério da Saúde. A maioria dessas vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas.

Esses dados nos levam a crer na necessidade de modificação da legislação de trânsito. Muitos dos acidentes poderiam ser evitados se houvesse uma legislação mais rígida e que acompanhasse a evolução da sociedade.

Desde que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi elaborado, várias alterações foram realizadas a fim de atualizá-lo, atendendo aos anseios da sociedade. Porém, alguns pontos ainda não foram abordados devidamente e, hoje, precisam ser reformulados para diminuição dos acidentes de trânsito.

Diante disso, apresentamos este projeto para fazer mudanças pontuais no CTB. As normas gerais de circulação e conduta, procedimentos sobre habilitação, infrações de trânsito, penalidades, medidas administrativas e os crimes são tratados com mais rigidez para punir severamente aqueles que insistem em desobedecer à lei.

Por esses motivos, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 05 de abril de 2018.

Deputado **LAUDIVIO CARVALHO**

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. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.
Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar no local de destino.
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 dá 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. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:
I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;
II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.
Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
II - segurando o guidom com as duas mãos;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.
.....

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, 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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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; *(Inciso 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)*
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.
Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via:
Infração - as mesmas previstas nos incisos do art. 162;
Penalidade - as mesmas previstas no art. 162;
Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do art. 162.
Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
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. *(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. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.
Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.
Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 173. Disputar corrida: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo; *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Infração – gravíssima.
Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo; *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.
§ 1º As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes. *(Parágrafo*

único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)
§ 2º Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 175. Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo; *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:
I - de prestar ou providenciar socorro à vitima, podendo fazê-lo;
II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;
III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;
IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;
V - de identificar-se ao policial e de lhe Prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa recolhimento do documento de habilitação.
Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:
I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Medida administrativa - remoção do veículo:
II - nas demais vias;
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 181. Estacionar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:
Infração - média;
Penalidade - multa:
Medida administrativa - remoção do veículo.
II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;

Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas. refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
X - impedindo a movimentação de outros veículo:
Infração - média;
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo;
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIV - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - grave:
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XV - na contramão de direção:

Infração - média;
Penalidade - multa.
XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):
Infração - grave; *(Graduação da infração com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
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 *(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 Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.
§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.
Art. 182. Parar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:
Infração - média;
Penalidade - multa.
II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - média;
Penalidade - multa.
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - média;
Penalidade - multa.
VIII - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - média;

Penalidade - multa.
IX - na contramão de direção:
Infração - média;
Penalidade - multa.
X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 184. Transitar com o veículo:
I - na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
III - na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida Administrativa - remoção do veículo. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:
I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência:
II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 186. Transitar pela contramão de direção em:
I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:
I - para todos os tipos de veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa.
II – *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir. *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (três vezes).
Art. 194. Transitar em marcha à ré, salvo da distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança:
Infração - grave:
Penalidade - multa.
Art. 195. Desobedecer ás ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 196. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 197. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 202. Ultrapassar outro veículo:
I - pelo acostamento;
II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
II - nas faixas de pedestre;
III - nas pontes, viadutos ou túneis;
IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação,
V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples continua amarela:
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 205. Ultrapassar veículo em movimento que interesse cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 206. Executar operação de retorno:
I - em locais proibidos pela sinalização;
II - nas curvas, aclives, declives, pontes viadutos e túneis;
III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamentos ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;
IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;
V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 207. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
Infração - grave;
Penalidade - multa.
Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.
Art. 211. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizado:
Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

Infração - média;

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

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a

capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo até a apresentação do documento.
Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veiculo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo.
Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 239. Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.
Art. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor:
Infração - leve;
Penalidade - multa.
Art. 242. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.
Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos.
Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;
III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
IV - com os faróis apagados;
V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;
VI - rebocando outro veículo;
VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*
§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:
a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;
c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.
§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:
Infração - média;
Penalidade - multa.
§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*
Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.
Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.
Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.
Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.
Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:
Infração - média;

Penalidade - multa.
Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção para o transbordo.
Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:
I - deixar de manter acesa a luz baixa:
a) durante a noite;
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*
c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;
d) de dia e de noite. tratando-se de ciclomotores;
II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;
III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:
I - o pisca-alerta exceto em imobilizações ou situações de emergência;
II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:
a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;
b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;
c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 252. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
Infração - média;
Penalidade - multa.
VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:
Infração - média;
Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*
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. *(Parágrafo único 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. 253. Bloquear a via com veículo:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.
Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela: *("Caput" do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Infração - gravíssima; *(Infração acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015,*

convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)
Penalidade - multa (vinte vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses; *(Penalidade acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Medida administrativa - remoção do veículo. *(Medida administrativa acrescida pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 1º Aplica-se a multa agravada em 60 (sessenta) vezes aos organizadores da conduta prevista no *caput*. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 3º As penalidades são aplicáveis a pessoas físicas ou jurídicas que incorram na infração, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via restabelecer de imediato, se possível, as condições de normalidade para a circulação na via. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Art. 254. É proibido ao pedestre:
I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica:
Infração - leve;
Penalidade - multa, em 50% (cinqüenta por cento) do valor da infração de natureza leve.
VII - *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 1º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:
I - advertência por escrito;
II - multa;
III - suspensão do direito de dirigir;
IV - *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
VI - cassação da Permissão para Dirigir;
VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.
§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.
§ 2º (VETADO)
§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.
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 penalidades 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 principal condutor ou o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*
§ 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.
§ 10. O proprietário poderá indicar ao órgão executivo de trânsito o principal condutor do veículo, o qual, após aceitar a indicação, terá seu nome inscrito em campo próprio do cadastro do veículo no Renavam. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*
§ 11. O principal condutor será excluído do Renavam:
I - quando houver transferência de propriedade do veículo;
II - mediante requerimento próprio ou do proprietário do veículo;
III - a partir da indicação de outro principal condutor. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.495, de 24/10/2017, publicada no DOU de 25/10/2017, em vigor 90 dias após a publicação)*
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 no valor de R$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); *(Inciso 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)*
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); *(Inciso 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)*
III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); *(Inciso 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)*
IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). *(Inciso 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)*
§ 1º *(Revogado 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 se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
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 veiculo 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)*
Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.
§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.
§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
Art. 264. (VETADO)
Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.
Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas 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.

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes. na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:
I - retenção do veiculo;
II - remoção do veículo;
III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
V - recolhimento do Certificado de Registro;
VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
VII - (VETADO);
VIII - transbordo do excesso de carga;
IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e sem agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.
§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.
§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.
§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.
Art. 270. O veiculo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.
§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.
§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.
§ 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. *(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)*
§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.
§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do

Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto no art. 271. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
Art. 271. O veiculo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.
§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. *(Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. *(Parágrafo*

acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)
Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautencidade ou adulteração.
Art. 273. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:
I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.
Art. 274. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:
I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;
III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.
Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.
Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhida ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estada.
Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.
Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
§ 1º *(Revogado pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006, e com nova redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
§ 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. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008, 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)*
Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veiculo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.
Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210.
Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

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 21/1/1998)*
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)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.
§ 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. *(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º O recolhimento do valor da multa não implica renúncia ao questionamento administrativo, que pode ser realizado a qualquer momento, respeitado o disposto no § 1º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º 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. *(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)*
§ 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. *(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. 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.
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.
Art. 290. Implicam encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades: *("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 - o julgamento do recurso de que tratam os arts. 288 e 289; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*
II - a não interposição do recurso no prazo legal; e *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*
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. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2106, em vigor 180 dias após a publicação)*
Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.
§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:
I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;
II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;
III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora). *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*
§ 4º *(Vide Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*
Art. 292. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta isolada ou cumulativamente com outras penalidades. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.
§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.
§ 2º A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.
Art. 294. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, como medida cautelar, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público ou ainda mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.
Parágrafo único. Da decisão que decretar a suspensão ou a medida cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público, caberá recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.
Art. 295. A suspensão para dirigir veículo automotor ou a proibição de se obter a permissão ou

a habilitação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.
Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
Art. 297. A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vitima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.
§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.
§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.
§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.
Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:
I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;
II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;
III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veiculo;
V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;
VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.
Art. 299. (VETADO)
Art. 300. (VETADO)
Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Seção II
Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veiculo automotor:
Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: *(Parágrafo único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
V - *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º *(Vide Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:
Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
Parágrafo único. Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014)*
§ 2º *(Vide Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*
Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.
Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.
Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuídas:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
§ 1º As condutas previstas no *caput* serão constatadas por:
I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou
II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012 e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. *(Primitivo parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008, transformado em § 3º pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012 e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:
Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.
Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.
Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)* *(Vide Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*
Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. *(Pena com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
§ 1º Se da prática do crime previsto no *caput* resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada*

no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)
§ 2º Se da prática do crime previsto no *caput* resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Art. 310-A. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:
Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.
Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.
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 pú- blica 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. *(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)*

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.093, DE 2018

(Do Sr. Felipe Bornier)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para modificar a penalidade pela condução de veículo não licenciado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2108/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para modificar a penalidade prevista para a condução de veículo não licenciado.

Art. 2º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 230.Conduzir o veículo:

.....

V – que não esteja registrado;

.....

XXV – que não esteja devidamente licenciado:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Quando o proprietário não efetua o pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores – IPVA no prazo devido, o órgão de trânsito não expede o licenciamento, que é um documento de porte obrigatório, necessário para a circulação do veículo.

Ocorre que a condução de veículo que não esteja registrado ou devidamente licenciado está sujeita à penalidade de multa, bem como à remoção do veículo, de acordo com o art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Entretanto, não nos parece ser medida justa a retenção do veículo apenas pela falta de pagamento de tributo que a ele esteja atrelado. É o mesmo que confiscar o prédio ou terreno dos proprietários quando ocorrer inadimplência com o Imposto sobre a Propriedade Territorial Urbana (IPTU).

Não queremos defender aqui o descumprimento das obrigações tributárias ou a falta de punição para aqueles que não quitaram seus débitos com o fisco. Mas não parece justo apreender o veículo de um cidadão pela simples inadimplência, se existem outras formas de efetuar essa cobrança.

Tal atitude abusiva do Estado colide com o direto à propriedade e à garantia do devido processo legal, esculpidos no art. 5º da Constituição Federal. Ofende também o inciso IV do art. 150, da nossa Carta Magna, que proíbe a todos os entes da federação "*utilizar tributo com efeito de confisco*".

Importante ressaltar que o Poder Judiciário já começou a se manifestar sobre o assunto. Liminar expedida pela 2ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro, por exemplo, proíbe o Detran de apreender e reter veículos por falta de pagamento do IPVA. Em caso de descumprimento, o órgão de trânsito deverá pagar multa diária de R$500 por veículo indevidamente apreendido e o cidadão deve registrar ocorrência em delegacia ou fazer denúncia ao Ministério Público.

Assim, para resolver tal problema, estamos apresentando este projeto de lei, que visa alterar a penalidade prevista para a condução de veículo sem o devido licenciamento. Propomos que a falta de licenciamento do veículo seja atitude passível de multa, mas não resulte em apreensão do veículo, ainda mais com a atual situação econômica do país com o desemprego alcançando mais de 13 milhões de brasileiros.

Ter o carro apreendido não facilita em nada a vida dessas famílias endividadas. Nesse momento de crise, o desespero em ver seu único bem apreendido e abandonado em pátios com diárias de altíssimo custo só faz piorar ainda mais a vida do cidadão. Precisamos compreender que os brasileiros não aguentam mais tantas injustiças e o alto valor dos impostos no Brasil.

Diante dessa justa mudança no Código de Trânsito Brasileiro, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de abril de 2018.

Deputado FELIPE BORNIER

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes

hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;
LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não

amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....

TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

.....

Seção II
Das Limitações do Poder de Tributar

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:
I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;
II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;
III - cobrar tributos:
a) em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado;
b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou;
c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea *b*; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
IV - utilizar tributo com efeito de confisco;
V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público;
VI - instituir impostos sobre:
a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros;
b) templos de qualquer culto;
c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei;
d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão;
e) fonogramas e videofonogramas musicais produzidos no Brasil contendo obras musicais ou literomusicais de autores brasileiros e/ou obras em geral interpretadas por artistas brasileiros bem como os suportes materiais ou arquivos digitais que os contenham, salvo na etapa de replicação industrial de mídias ópticas de leitura a *laser*. *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 75, de 2013)*
§ 1º A vedação do inciso III, *b*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, IV e V; e 154, II; e a vedação do inciso III, *c*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, III e V; e 154, II, nem à fixação da base de cálculo dos impostos previstos nos arts. 155, III, e 156, I. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 2º A vedação do inciso VI, *a*, é extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo poder público, no que se refere ao patrimônio, à renda e aos serviços vinculados a suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes.
§ 3º As vedações do inciso VI, *a*, e do parágrafo anterior não se aplicam ao patrimônio, à renda e aos serviços relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exoneram o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel.
§ 4º As vedações expressas no inciso VI, alíneas *b* e *c*, compreendem somente o patrimônio, a renda e os serviços relacionados com as finalidades essenciais das entidades nelas mencionadas.
§ 5º A lei determinará medidas para que os consumidores sejam esclarecidos acerca dos impostos que incidam sobre mercadorias e serviços.
§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativas a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no artigo 155, § 2º, XII, *g*. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*
§ 7º A lei poderá atribuir a sujeito passivo de obrigação tributária a condição de responsável pelo pagamento de imposto ou contribuição, cujo fato gerador deva ocorrer posteriormente, assegurada a imediata e preferencial restituição da quantia paga, caso não se realize o fato gerador presumido. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*
Art. 151. É vedado à União:
I - instituir tributo que não seja uniforme em todo o território nacional ou que implique distinção

ou preferência em relação a Estado, ao Distrito Federal ou a Município, em detrimento de outro, admitida a concessão de incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento sócio-econômico entre as diferentes regiões do País;
II - tributar a renda das obrigações da dívida pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como a remuneração e os proventos dos respectivos agentes públicos, em níveis superiores aos que fixar para suas obrigações e para seus agentes;
III - instituir isenções de tributos da competência dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.
.....
.....

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.155, DE 2018

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir novos equipamentos obrigatórios dos veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2896/2015.

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 incluir, como equipamentos obrigatórios dos veículos automotores, dispositivo inviolável de gravação de dados e dispositivo que impede o deslocamento, com as portas abertas, do veículo de transporte de passageiros com mais de dez lugares ou de escolares.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos VIII e IX e § 7º:

“Art. 105 .....

.....

VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores, de acordo com regulamentação do Contran;

IX – para os veículos de transporte e condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, dispositivo de segurança que impossibilite o deslocamento do veículo com as portas abertas.

.....

§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dados registrados pelos dispositivos referidos nos incisos II e VIII, na forma da regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados à fiscalização em cumprimento às suas disposições.

§ 8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o § 7º, as instituições públicas nele referidas poderão requisitá-las, a qualquer tempo, dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras ou concessionárias de veículos, nacionais ou importados.

..... (NR)”

Art. 3º O art. 250 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso IV e parágrafo único:

“Art. 250 .....

.....

IV – deixar de manter a porta fechada:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização;

Parágrafo único. No caso de transporte público coletivo de passageiros ou de escolares a infração de que trata o inciso IV será de natureza gravíssima.” (NR)

Art. 4º Os dispositivos de que tratam os incisos VIII e IX do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão incorporados progressivamente aos veículos novos fabricados a partir de um ano da data de publicação desta Lei, na forma definida pelo CONTRAN.

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito vem atingindo patamares alarmantes no Brasil. Morre uma pessoa nas vias públicas a cada doze minutos e o número de feridos é ainda muito maior, chegando a dez vezes mais. Na tentativa de combater esse quadro crítico, o

Código de Trânsito Brasileiro estabelece uma lista de equipamentos considerados obrigatórios para os veículos em circulação no País, sempre com foco na segurança. Entendemos, contudo, que essa lista pode ser melhorada com a inclusão de dois dispositivos que julgamos primordiais para alcançar o objetivo de reduzir o número de vítimas no trânsito.

O primeiro desses dispositivos é o gravador de dados relativos ao deslocamento do veículo – em inglês, esse dispositivo é chamado de *Event Data Record*, ou simplesmente EDR. Popularmente conhecido como caixa preta, esse equipamento é fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, pois permite resgatar importantes dados do veículo, como a velocidade desenvolvida no instante de uma colisão ou a identificação de alguma eventual falha mecânica ou eletrônica. Isso facilita o trabalho investigativo, permitindo reconstituir a dinâmica do evento e, assim, estabelecer a causa do acidente.

Além de responsabilizar culpados, conhecer as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito permite aos gestores do trânsito adotar programas de prevenção de futuros eventos. Assim, os dados extraídos dos dispositivos de gravação servirão também para a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, entre outras.

A instalação desse dispositivo é extremamente simples e o incremento no preço de venda do veículo será pequeno, posto que todos os veículos dotados de *airbag* (equipamento obrigatório já elencado no inciso VII do art. 105 do CTB) já possuem um módulo de controle (computador de bordo) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do *airbag*. Assim, ao ativar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos segundos imediatamente anteriores, a força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o sistema antitravamento do freio (ABS) entrou em funcionamento e até mesmo identificar defeito mecânico do veículo.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do *airbag*, onde um *software* colhe e grava as informações de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção e defesa em caso de processos por falha dos veículos, assim como para

coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no País em 2017.

É oportuno lembrar que estamos na década de ação pelo trânsito seguro (2011-2020), na qual governos de todo o mundo, inclusive o brasileiro, comprometem-se a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito. O aperfeiçoamento do processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados é uma dessas medidas, tanto para melhorar a eficácia na punição de infratores e criminosos do trânsito, quanto para auxiliar a implantação de ações preventivas.

Fica, assim, evidenciada a importância e a viabilidade de se exigir que todos os veículos saiam de fábrica com esse dispositivo. Impõe-se, ainda, que os fabricantes disponibilizem os dados decodificados, em formato possível de ser lido e analisado pela autoridade policial responsável pela investigação do acidente.

Outro importante dispositivo para conferir mais segurança aos ocupantes dos veículos de transporte de escolares e de transporte público coletivo é aquele que impede que esses veículos se movimentem com as portas abertas. Apesar de parecer absurdo, não é difícil observar ônibus e micro-ônibus trafegando com as portas abertas, sob a alegação de refrescar a temperatura interna do veículo e promover maior conforto aos usuários. Há ainda casos em que os veículos que se deslocam com as portas abertas em razão de superlotação. Na verdade, situações como essas colocam em risco a vida e a integridade física dos passageiros. Não são raros os casos de acidentes nessas condições, especialmente no trânsito urbano, inclusive com mortes ou lesões permanentes.

A proposta vai, assim, no sentido de eliminar a possibilidade de o motorista negligenciar a segurança dos passageiros, obrigando a instalação de dispositivo que impeça que o veículo se desloque com as portas abertas. Todavia, como os atuais veículos não serão obrigados a instalar esse dispositivo e considerando que o mesmo pode ser fraudado posteriormente, necessário será prever uma infração ao condutor do veículo que transitar com as portas abertas colocando em risco a segurança dos passageiros, lembrando que, na maioria dos casos, esse transporte coletivo é realizado com as pessoas sendo transportadas em pé, sem uso do cinto de segurança, o que potencializa o risco de acidentes. Como o comportamento de transitar com as portas abertas pode abranger qualquer veículo estamos diferenciando o transporte coletivo de passageiros e o transporte de escolares dos

demais veículos, sendo mais grave para os primeiros.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Sessões, em 02 de maio de 2018.

Deputado HUGO LEAL – PSD/RJ

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente

incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*

c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia e de noite. tratando-se de ciclomotores;

II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.178, DE 2018

(Do Sr. Celso Russomanno)

Insere parágrafo único no art. 338 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar a informação correta sobre volume de combustível no manual do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9450/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 338 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 338. .....

Parágrafo Único. O manual do proprietário deverá conter a informação correta sobre o volume máximo que o tanque de combustível comporta, assim como o volume máximo do reservatório, considerando modelo e ano do respectivo veículo, e informando a variação de volume admissível quando do abastecimento.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor 180 dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.503/1997 obriga as montadoras, encarroçadoras, importadores e fabricantes de veículos automotores a fornecer, no ato da comercialização, um manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e anexos do Código de Trânsito Brasileiro. Esse manual do condutor é acompanhado, no mesmo volume ou em volume separado, do manual do proprietário, com as informações sobre cada modelo de veículo em particular.

Ocorre que é por vezes difícil, ou mesmo impossível, encontrar a informação sobre o volume de combustível que o tanque comporta. Para piorar a situação, o volume indicado no manual pode estar errado. Uma reportagem publicada pelo Sindicombustíveis Resan[12] relata os constrangimentos comuns nos postos de abastecimento de todo o país, quando motoristas questionam o volume medido na bomba ao completar o tanque, confrontando os revendedores com o manual do carro e alegando que seria impossível abastecer o volume medido na bomba.

Para avaliar a situação, a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) contratou um estudo que comparou as informações dos manuais de 13 modelos de veículos com a capacidade real dos respectivos tanques[13]. Um único modelo teve volume medido idêntico ao do manual, ao passo que outros chegaram a apresentar variação de até 36,5% a mais. Ou seja, abastecendo o carro na reserva, o motorista será surpreendido com um terço a mais de combustível do que seria esperado, e poderá questionar o frentista, talvez até mesmo acusando injustamente o posto de combustível de fraude, uma situação em que ambos serão

[12] Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, e de Lojas de Conveniência, e de Empresas de Lava-Rápido e de Empresas de Estacionamento de Santos e Região. http://www.resan.com.br/noticias-integra/33299-manual-do-carro-x-capacidade-do-tanque/

[13] http://www.fecombustiveis.org.br/revendedor/estudo-da-fecombustiveis-comprova-capacidade-maxima-dos-tanques-acima-do-manual-do-veiculo/

vítimas de desinformação.

Por esse motivo, apresentamos o projeto de lei acima. Não se justifica que uma indústria com tamanha sofisticação tecnológica, como é o setor automotivo, seja negligente na avaliação da capacidade do tanque de combustível. Contamos com o apoio dos nobres pares para aprovação dessa pequena alteração na lei.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 2018.

Deputado CELSO RUSSOMANNO

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 XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 338. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 339. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais), em favor do ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender as despesas decorrentes da implantação deste Código.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.194, DE 2018

(Do Sr. Pedro Chaves)

Altera a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de bafômetro em veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

Art. 1º. Acrescente-se o inciso VIII ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 com

a seguinte redação:
"Art. 105.....
.....
VIII – etilômetro para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, observado o disposto no § 5º deste mesmo artigo.
....."(NR).
Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de Lei ora apresentado visa alterar a redação da Lei nº 9.503/1997, no sentido de tornar obrigatória a instalação de equipamento capaz de aferir o nível de álcool no sangue das pessoas, tecnicamente denominado de etilômetro ou alcoolímetro, também conhecido popularmente como bafômetro.

O objetivo almejado é o do possibilitar aos condutores desse tipo transporte a aferição de possível presença de álcool na corrente sanguínea antes assumir a direção de tais veículos, como mais uma medida preventiva no combate aos riscos de acidente no trânsito.

A preocupação com a paz no trânsito tem sido objeto de intensos debates na sociedade, ao tempo em o que índice de acidentes com motoristas alcoolizados continua crescente, onde na maioria das vezes ocorre danos irreparáveis à vida das pessoas envolvidas, inclusive com o sacrifício da própria vida, tanto de condutores como de pedestres.

Neste sentido, o que se busca com a mudança ora proposta é aperfeiçoar os instrumentos normativos para atenuar os efeitos do álcool nos índices de acidente de trânsito, na medida em que ninguém possa alegar desconhecimento do grau de comprometimento de seus reflexos em função da presença de álcool no sangue. Por tais razões, apelamos à compreensão dos nobres pares para acolher o projeto em apreço.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 2018

Deputado PEDRO CHAVES
PMDB/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 IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.432, DE 2018

(Do Sr. João Daniel)

Altera dispositivo da Lei 9.503/1997 para tornar item obrigatório em todos os veículos o dispositivo de acendimento automático do farol baixo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5868/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se o inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passando vigorar a seguinte redação:
"Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
.....
VIII – dispositivo de acendimento automático de farol baixo.
....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta ora apresentada tem como objetivo de tornar item obrigatório nos automóveis produzidos em todo o território nacional um dispositivo de acendimento automático para o farol baixo.
Assim sendo as fabricantes de veículos deverão incluir o dispositivo como item de série de todos os modelos produzidos e comercializados no país. Alguns modelos já são produzidos e comercializados como item opcional.
Alguns países, como no Reino Unido e no Canadá, já o tornaram obrigatório que os carros já saiam das fábricas com esse dispositivo, uma vez que o farol baixo aceso durante o dia reduz significativamente os acidentes de trânsito.
No Brasil passou a vigorar Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016 que tornou obrigatório o uso de farol baixo aceso durante o dia nas rodovias, sendo que o seu descumprimento é considerado infração média, com 4 pontos na carteira de habilitação e multa.
De acordo com informações divulgadas na imprensa apenas o primeiro mês de validade da regra, entre 8 de julho e 8 de agosto de 2018, a Polícia Rodoviária Federal registrou 124.180 infrações nas rodovias federais. Nas estradas estaduais do estado de São Paulo, foram aplicadas outras 17.165 multas. Além do Distrito Federal, em que as multas superaram em 35% o número de autuações por estacionamento irregular.
É muito importante cuidar da saúde e da segurança dos motoristas e dos passageiros que trafegam nas rodovias do Brasil, contudo, não justo que esses cidadãos sejam penalizados e tenham que pagar multas, quando, empresas automobilísticas, que têm lucros significativos, podem fazer um ajuste de modo que os veículos já saiam da fábrica com um dispositivo de acendimento automático de farol baixo.
Assim, propomos a alteração na Lei 9.503/1997 e contamos com o apoio de nossos ilustres Pares para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, 19 de junho de 2018.

João Daniel
Deputado Federal (PT/SE)

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

LEI Nº 13.290, DE 23 DE MAIO DE 2016

Torna obrigatório o uso, nas rodovias, de farol baixo aceso durante o dia e dá outras providências.

O **VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O inciso I do art. 40 e a alínea b do inciso I do art. 250 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 40. .....
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....." (NR)
"Art. 250. .....
I - .....
.....
b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
....."(NR)
Art. 2º (VETADO).

Brasília, 23 de maio de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Alexandre de Moraes
Bruno Cavalcanti de Araújo

PROJETO DE LEI N.º 10.490, DE 2018

(Do Sr. João Campos)

Altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre veículo sem o devido licenciamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2108/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 12 da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, e os arts. 131 e 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a condução de veículo sem o devido licenciamento.

Art. 2º O § 1º do art. 12 da Lei nº 6.194, de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art . 12. .....

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito implantará e fiscalizará as medidas de sua competência, garantidoras do não licenciamento de veículos automotores de vias terrestres, em via pública ou fora dela, a descoberto do seguro previsto nesta lei.

.....”(NR)

Art. 3º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230. .....

V – que não esteja registrado;

.....

XXV – sem o devido licenciamento:

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa.”

.....”(NR)

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

Art. 5º Fica revogado o § 2º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O texto em vigor da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) condiciona, nos arts. 128 e 131, a emissão do Certificado de Registro do Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), ao pagamento prévio dos débitos fiscais, que incluem impostos, dos encargos e das multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo. Para assegurar o cumprimento das exigências, o CTB estabeleceu sanções aos infratores, que incluem multa no valor de R$ 293,47, correspondente à classificação gravíssima, a anotação de sete pontos no prontuário do condutor e a remoção do veículo, a ser recolhido em depósito.

Considerando a relação paralela entre o imóvel com o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), constatamos que a falta de pagamento do imposto não sujeita seu proprietário a sofrer qualquer intervenção sobre o imóvel. No entanto, o não pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) incorre na sustação da emissão do CRLV, renovado a cada ano, e, em caso de fiscalização do trânsito, impõe ao proprietário a aplicação de multa por infração de categoria gravíssima e o recolhimento desse bem móvel.

Por isso, nossa posição contrária à medida administrativa vigente de remoção do

veículo, no caso de não pagamento do IPVA, taxas e outros encargos e das multas, com a consequente desatualização do licenciamento anual. Afinal, se essa falta de pagamento resultar de dificuldades financeiras, estas serão acirradas pela incidência de multa e pela cobrança adicional referente ao recolhimento do veículo e à sua estada em depósito.

Ponderamos que as exigências vigentes para a emissão dos documentos obrigatórios dos veículos mantenham-se somente para o CRV, considerando que esse documento deve ser emitido nas situações de transferência de propriedade, mudança de Município de domicílio ou residência do proprietário, alteração de qualquer característica do veículo, e mudança de categoria.

Para compatibilizar a legislação correlata, propomos retirar do § 1º do art. 12 da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que trata do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, a expressão "*e do não licenciamento e não circulação*" para desobrigar o pagamento do DPVAT, como uma das pré-condições de circulação dos veículos.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o endosso dos nos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2018.

Deputado JOÃO CAMPOS

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 6.194, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1974

Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
.....
Art. 12. O Conselho Nacional de Seguros Privados expedirá normas disciplinadoras e tarifas que atendam ao disposto nesta Lei
§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito implantará e fiscalizará as medidas de sua competência, garantidoras do não licenciamento e não circulação de veículos automotores de vias terrestres, em via pública ou fora dela, a descoberto do seguro previsto nesta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.441, de 13/7/1992)*
§ 2º Para efeito do parágrafo anterior, o Conselho Nacional de Trânsito expedirá normas para

o vencimento do seguro coincidir com o do IPVA, arquivando-se cópia do bilhete ou apólice no prontuário respectivo, bem como fazer constar no registro de ocorrências nome, qualificação, endereço residencial e profissional completos do proprietário do veículo, além do nome da seguradora, número e vencimento do bilhete ou apólice de seguro. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.441, de 13/7/1992)*

§ 3º O CNSP estabelecerá anualmente o valor correspondente ao custo da emissão e da cobrança da apólice ou do bilhete do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 451, de 15/12/2008, convertida na Lei nº 11.945, de 4/6/2009, produzindo efeitos a partir de 16/12/2008)*

§ 4º O disposto no parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, não se aplica ao produto da arrecadação do ressarcimento do custo descrito no § 3º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 451, de 15/12/2008, convertida na Lei nº 11.945, de 4/6/2009, produzindo efeitos a partir de 16/12/2008)*

Art 13. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o Decreto-Lei nº 814, de 4 de setembro de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
Severo Fagundes Gomes

ANEXO
(art. 3º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974)
(Anexo acrescido pela Medida Provisória nº 451, de 15/12/2008, convertida na Lei nº 11.945, de 4/6/2009)

Danos Corporais Totais Repercussão na Íntegra do Patrimônio Físico	**Percentual da Perda**
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambos os membros superiores ou inferiores	100
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambas as mãos ou de ambos os pés	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um membro superior e de um membro inferior	
Perda completa da visão em ambos os olhos (cegueira bilateral) ou cegueira legal bilateral	
Lesões neurológicas que cursem com: (a) dano cognitivo-comportamental alienante; (b) impedimento do senso de orientação espacial e/ou do livre deslocamento corporal; (c) perda completa do controle esfincteriano; (d) comprometimento de função vital ou autonômica	
Lesões de órgãos e estruturas crânio-faciais, cervicais, torácicos, abdominais, pélvicos ou retro-peritoneais cursando com prejuízos funcionais não compensáveis de ordem autonômica, respiratória, cardiovascular, digestiva, excretora ou de qualquer outra espécie, desde que haja comprometimento de função vital	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Repercussões em Partes de Membros Superiores e Inferiores	**Percentuais das Perdas**
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros superiores e/ou de uma das mãos	70
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros inferiores Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos pés	50
Perda completa da mobilidade de um dos ombros, cotovelos, punhos ou dedo polegar	25
Perda completa da mobilidade de um quadril, joelho ou tornozelo	10
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dentre os outros dedos da mão	

Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dos dedos do pé	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Outras Repercussões em Órgãos e Estruturas Corporais	**Percentuais das Perdas**
Perda auditiva total bilateral (surdez completa) ou da fonação (mudez completa) ou da visão de um olho	50
Perda completa da mobilidade de um segmento da coluna vertebral exceto o sacral	25
Perda integral (retirada cirúrgica) do baço	10

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 XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veiculo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veiculo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabeleci a pelo CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:
a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:
Infração - grave;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

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

PROJETO DE LEI N.º 10.578, DE 2018

(Do Sr. Irmão Lazaro)

Acrescenta dispositivo ao art. 89 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre semáforos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 89 da Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre semáforos.
Art. 2º O art. 89 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:
“Art. 89.....
§ 1° - A instalação dos radares, fotos sensores ou qualquer outro aparelho de fiscalização eletrônica, serão permitidos somente, nas vias expressas e nas vias arteriais que possuírem sinaleiras com temporizador.
§ 2° - As infrações captadas por radares, foto sensores ou qualquer outro aparelho de fiscalização eletrônica em horários específicos do turno da noite e durante a madrugada, expressamente das 23h às 5h do dia seguinte, não acarretará multa ao infrator, no que se refere especificamente ao avanço de sinal.
Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos 180 dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os avanços tecnológicos têm aprimorado de uma maneira cada vez mais eficaz os recursos de comunicação e com isso, não escapam à sinalização de trânsito, para a mais precisa informação dos usuários, condutores e pedestres.

A utilização de temporizadores se faz necessário, pois, além de mostrarem aos condutores a cor da indicação luminosa, também dão condições para que os mesmos consigam calcular o tempo que ainda tem para poder passar pela sinaleira, assim, o condutor será capaz de verificar se é possível prosseguir ou se será necessário reduzir a velocidade e parar. Esses temporizadores só aumentam a segurança do trânsito, e têm grande potencial para a redução de acidentes.

É preciso destacar que milhões de pessoas dentre elas estudantes, e

principalmente os idosos e os deficientes estão mais expostas ao risco de atropelamento ao cruzarem ruas, avenidas e rodovias.

Infelizmente, tais equipamentos ainda não são amplamente utilizados na sinalização luminosa de trânsito no Brasil, o que nos deixa aquém das possibilidades de atuar preventivamente contra o cometimento de infrações e, consequentemente, contra a ocorrência de acidentes nas vias.

Outro ponto importante é o crescente número de assaltos, tanto nos semáforos, quanto durante a redução de velocidade nos foto sensores, com isso, temos o aumento da insegurança por parte da população. Perfazendo assim, a necessidade primordial de tais controladores de velocidade serem desligados nos horários de 23 horas como medida de segurança. Tal medida irá minimizar o número de vítimas de assaltantes em semáforos.

Nesse sentido, o projeto ora exposto, tem como objetivo proteger a população mais vulnerável ao obrigar a instalação de temporizadores nos semáforos. Entendemos que a contagem de tempo proporcionada pelos temporizadores dará melhores condições de travessias, tornando mais segura a locomoção das pessoas. Além disso, o desligamento dos controladores de velocidade no horário de 23h às 5h irá diminuir de forma significativa o numero de assaltos em semáforos.

Pela importância dessa iniciativa para a segurança de trânsito, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2018.

Deputado IRMÃO LAZARO
PSC - BA

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.616, DE 2018

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atuação de despachante documentalista junto aos órgãos e entidades de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2012/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei altera Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atuação de despachante documentalista junto aos órgãos e entidades de trânsito.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 25-A. A pessoa física ou jurídica interessada em qualquer procedimento administrativo junto aos órgãos e entidades de trânsito, em que seja prescindível o comparecimento ou atuação pessoal, poderá ser representada por despachante documentalista credenciado, nos termos de regulamento do Contran.

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

JUSTIFICAÇÃO

O despachante documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação. Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito.

Quando fui presidente do DETRAN/RJ, entre 2003 e 2005, baixei a portaria nº 3.414, de 10 de janeiro de 2005, regulamentando a atuação dos despachantes regularmente inscritos no Conselho Regional dos Despachantes Documentalistas do Estado do Rio de Janeiro, com base na Lei Federal nº 10.602/2002. Continuo entendendo a necessidade de estabelecer procedimentos legais para o desempenho das atividades da categoria. Isso garante a segurança dos trabalhadores e a melhor prestação de

serviços à população.

Assim como o Rio de Janeiro, outros Estados também criaram leis específicas sobre essa representação, como o Estado do Rio Grande do Sul, que aprovou a Lei nº 14.475, de 21 de janeiro de 2014, no entanto a Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Por essa razão apresento este projeto de lei para deixar claro no Código de Trânsito Brasileiro que qualquer pessoa, física ou jurídica, pode se fazer representar por um despachante documentalista. Destaco que não se trata de uma obrigação, mas uma faculdade do cidadão, em qualquer demanda administrativa junto aos órgãos de trânsito, de buscar o apoio de um despachante. Muitas vezes, a pessoa tem compromissos que o impedem de ter que se deslocar ao órgão de trânsito e enfrentar filas e protocolos que demandam muitas horas de seu tempo, sendo que a maior parte das demandas pode ser realizada por meio do despachante documentalista.

É necessário que se valorize e se respeite a atuação desse importante profissional e que se dê instrumentos aos cidadãos e aos órgãos públicos para uma adequada prestação desse serviço.

Ante o exposto, solicito o apoio dos demais parlamentares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2018.

DEPUTADO HUGO LEAL
PSD/RJ

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....
Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
II - desapropriação;
III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
V - serviço postal;
VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
VIII - comércio exterior e interestadual;
IX - diretrizes da política nacional de transportes;
X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
XI - trânsito e transporte;
XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
XIV - populações indígenas;
XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
XX - sistemas de consórcios e sorteios;
XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
XXIII - seguridade social;
XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
XXV - registros públicos;
XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
XXIX - propaganda comercial.
Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.
Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:
I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;
III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*
VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;
XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.
Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

.....
.....

LEI Nº 10.602, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2002

Dispõe sobre o Conselho Federal e os Conselhos Regionais dos Despachantes Documentalistas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O Conselho Federal dos Despachantes Documentalistas do Brasil (CFDD/BR) e os Conselhos Regionais dos Despachantes Documentalistas dos Estados e do Distrito Federal (CRDD) são os órgãos normativos e de fiscalização profissional dos despachantes documentalistas, dotados de autonomia administrativa e patrimonial, com personalidade jurídica de direito privado.
§ 1º O Conselho Federal, com sede e foro na Capital da República, exerce jurisdição sobre todo o território nacional.
§ 2º Os Conselhos Regionais terão sede e foro no Distrito Federal, na Capital do Estado ou do Território em cuja base territorial exercer jurisdição.
§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)
Art. 2º A organização, a estrutura e o funcionamento do Conselho Federal e dos Conselhos Regionais de Despachantes Documentalistas serão disciplinados em seus estatutos e regimentos, mediante decisão do plenário de seu Conselho Federal, composto pelos representantes de todos os seus Conselhos Regionais.
.....
.....

LEI Nº 14.475, DE 21 DE JANEIRO DE 2014

Norma Estadual - Rio Grande do SulPublicado no DOE em 22 jan 2014 Dispõe sobre a Atividade de Despachante Documentalista de Trânsito - DDT - perante o Departamento de Trânsito - DETRAN/RS.

O Governador do Estado do Rio Grande do Sul,
Faço saber, em cumprimento ao disposto no artigo 82, inciso IV, da Constituição do Estado, que a Assembleia Legislativa aprovou e eu sanciono e promulgo a Lei seguinte:

CAPÍTULO I
DOS DESPACHANTES

Art. 1º A atividade profissional de Despachante Documentalista de Trânsito ? DDT -, perante o Departamento de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul - DETRAN/RS - passa a ser regida pelo disposto nesta Lei.
Art. 2º A atividade de Despachante Documentalista de Trânsito constitui serviço credenciado pelo Poder Executivo Estadual, nos termos da Lei, mediante ato do(a) Diretor(a) Presidente(a) do DETRAN/RS, que atribuirá tal condição a Pessoas Físicas e Jurídicas, mediante critérios legais e regulamentares.
§ 1º O(A) Despachante Documentalista de Trânsito credenciado(a) pode exercer suas atividades como pessoa física ou por meio de empresa de sociedade limitada, exclusivamente, neste caso, por mais de um despachante credenciado.
§ 2º O exercício da atividade, denominação e título de Despachante Documentalista de Trânsito são privativos das pessoas habilitadas e devidamente credenciadas pela autoridade executiva de trânsito competente, na forma da Lei.
.....
.....

PORTARIA PRES-DETRAN-RJ Nº 3414, DE 10 DE JANEIRO DE 2005

Estabelece procedimentos para o desempenho da atividade de despachantes documentalistas no âmbito do DETRAN/RJ e dá outras providências.

O PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – DETRAN/RJ, no uso de suas atribuições legais, em especial a competência definida no inciso III, do art. 22, da Lei nº 9.503, de 23.09.1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e o disposto no Processo Administrativo nº E-09/304/4190/2004, e CONSIDERANDO a vigência da Lei Federal nº 10.602/2002 que dispõe sobre a função do Despachante Documentalista; CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimentos para o desempenho das atividades da categoria junto ao DETRAN/RJ; e CONSIDERANDO o parecer favorável exarado pela Douta Procuradoria Geral do Estado nos autos do Processo Administrativo nº E-09/4228/4150/2004.
RESOLVE:

Art. 1º - Os Despachantes Documentalistas regularmente inscritos no Conselho Regional dos Despachantes Documentalistas do Estado do Rio de Janeiro, que estejam quites com suas obrigações funcionais, atuarão no âmbito do DETRAN/RJ conforme o disposto na Lei Federal nº 10.602/2002.
Art. 2º - Ao Despachante Documentalista, no exercício de suas atividades perante esta Autarquia cumpri instruir os seus requerimentos com a Anotação do Serviço Documental – AND, conforme modelo em Anexo.
Art. 3° - As Diretorias de Registro de Veículos e de Habilitação poderão expedir normas internas bem como ordens de serviço complementares à esta Portaria.

Art. 4° - A ocorrência de qualquer irregularidade praticada pelo Despachante Documentalista no exercício de sua atividade ensejará a instauração de procedimento apuratório pela Corregedoria Geral, bem como a comunicação ao Conselho Regional dos Despachantes Documentalistas do Estado do Rio de Janeiro que instaurará processo ético disciplinar para apuração dos fatos e, se cabível, das penalidades previstas na legislação em vigor e no Estatuto, no Regimento Interno e no Código de Ética do referido Conselho.
Art. 5° - Esta Portaria entrará em vigor, a partir da data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 10 de janeiro de 2005.

HUGO LEAL
Presidente do Detran-RJ

PROJETO DE LEI N.º 10.768, DE 2018

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe da nulidade das infrações de trânsito continuadas sem antes a devida adoção das medidas administrativas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta redação a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer como nulas as infrações de trânsito que tenham sido aplicadas consecutivamente, sem antes terem sido adotadas as medidas administrativas referentes especificamente a cada artigo.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art.280.....

§ 5º. São nulas as infrações aplicadas de forma continuada, sem que antes tenham sido adotadas as medidas administrativas referentes ao artigo da infração. ” (NR).

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa estabelecer a nulidade das multas de trânsito na forma continuada, bis in idem, que por sua vez não tenham sido adotadas as devidas medidas administrativas competentes pelas autoridades de trânsito em cada caso com a penalidade da infração.

Tal situação é muito comum em várias cidades do País. Hoje, muitas cidades possuem muitos agentes e os mesmos se posicionam nas esquinas e muitas vezes verificam a mesma infração.

O que pode ser adotado de forma coerente, digamos nos casos de estacionamento irregular, na qual a autoridade de trânsito realiza uma infração de trânsito ao motorista. Contudo, não retira o veículo do local, o que está constante na medida administrativa do artigo. E minutos depois, outro agente realiza a mesma autuação de local proibido, contudo também não retira o veículo.

Esta multa está viciada, pois em virtude da primeira aplicabilidade da multa, o artigo deveria ter sido cumprido integralmente. O que deu oportunidade para outra infração de trânsito ser gerada.

Um Veículo autuado sem a realização do flagrante, e lhe foi lavrado duas autuações pelo mesmo artigo e no mesmo dia, praticamente no mesmo horário, com intervalo de 2 minutos entre uma e outra, por agentes diferentes.

Axioma de jurisprudência em virtude do qual não se pode ser punido duas vezes pelo mesmo delito. Por extensão, essas palavras significam que não se pode cair duas vezes na mesma falta, que não convém empregar duas vezes o mesmo meio para um certo fim, o qual o primeiro também não foi adotado todas as medidas constantes para sanar a penalidade. O que faz pensar, se realmente o veículo estava atrapalhando a livre circulação dos demais veículos ou realmente estava em local errôneo neste momento.

Se o condutor estava irregular, já foi penalizado com a primeira autuação, não deve ser penalizado novamente por não ter sido cumprido integralmente a penalidade do dispositivo em tela, senão a configuração do *“BIS IN IDEM”.*

Embora não esteja previsto na Constituição Federal, o princípio do *non bis in idem* está garantido no Pacto de São José da Costa Rica, do qual o Brasil é signatário. Segundo ele, no direito penal o acusado absolvido por sentença passada não poderá ser submetido a novo processo pelos mesmos fatos.

O que retrata como um fenômeno do direito que consiste na repetição (bis) de uma sanção sobre mesmo fato, estabelecendo assim que ninguém pode ser julgado duas vezes pelo mesmo fato delituoso. Embora o *“bis in idem”* seja esfera do direito penal seria a não observância desse princípio, apenando um indivíduo pelo mesmo crime mais de uma vez que reflete um pouco na possibilidade de entender a nulidade desse tipo de infração, a importância do presente projeto de lei.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2018.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

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 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 21/1/1998)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.803, DE 2018

(Do Sr. Vicentinho)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6407/2016.

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 definir prazo para expedição da notificação de penalidade e obrigar a disponibilização de dados relativos a infrações de trânsito na internet.

Art. 2º O art. 282 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida, no prazo máximo de cento e oitenta dias, 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.

.....

§ 6º O descumprimento do prazo previsto no *caput* implica a prescrição da pretensão punitiva referente à respectiva penalidade." (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 284-A:

"Art. 284-A. Os dados relativos a infrações e respectivas penalidades deverão ser disponibilizados na rede mundial de computadores (internet), de acordo com a regulamentação do Contran.

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

JUSTIFICAÇÃO

Na atual sistemática fixada pela Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o usuário fica sujeito a receber a notificação de penalidade por infração de trânsito a qualquer tempo, pois a Lei não determina limite de prazo para o envio da notificação da penalidade. Essa situação é contrária ao interesse dos cidadãos brasileiros, pois, dependendo do tempo decorrido entre a infração e a

notificação, pode-se perder os elementos comprobatórios necessários para embasar a elaboração de recurso contra a imposição da penalidade.

Além disso, a demora no envio da notificação de penalidade pode causar transtornos aos adquirentes de veículos, uma vez que, concretizada a venda, as multas vinculadas ao veículo, e ainda não lançadas, acabam se tornando responsabilidade do novo proprietário.

Para dar fim a esses problemas, faz-se necessário promover alteração no texto do CTB no sentido de definir determinado limite de tempo para que as multas sejam enviadas ao proprietário do veículo, sob pena de torná-las prescritas. Propomos o prazo de seis meses, por entendermos ser tempo razoável para que o órgão de trânsito ou rodoviário possa emitir a notificação da penalidade.

Além disso, para tornar mais transparente o processo de imposição das penalidades de trânsito, estamos propondo que os órgãos e entidades de trânsito sejam obrigados a disponibilizar os dados relativos a infrações e respectivas penalidades em seu site na rede mundial de computadores (internet). Atualmente, todos esses órgãos já são providos de sistemas informatizados, tornando-se inconcebível não disponibilizar esses dados aos condutores e proprietários de veículos.

Com essas modificações na Lei, esperamos contribuir para a melhoria do processo de aplicação de penalidades, tornando o processo mais transparente e protegendo os cidadãos de eventuais equívocos e abusos da autoridade de trânsito.

Sala das Sessões, em 4 de setembro de 2018.

Deputado VICENTINHO

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 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)
Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.
§ 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. *(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º O recolhimento do valor da multa não implica renúncia ao questionamento administrativo, que pode ser realizado a qualquer momento, respeitado o disposto no § 1º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º 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. *(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)*
§ 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. *(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. 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.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 152, DE 2019

(Do Sr. José Nelto)

Proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel - radar móvel.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 152 DE 2019
(Sr. JOSÉ NELTO)

Proibe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel - radar móvel.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta lei proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel – radar móvel.

Art. 2º É vedado aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios o uso de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel, cuja fiscalização seja realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

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

JUSTIFICAÇÃO

O tema da fiscalização de velocidade é polêmico e por vezes acirra os ânimos, especialmente no que diz respeito ao radar móvel. Há quem defenda sua utilização, sob o argumento de que visa a fiscalização como meio de redução de acidentes.

Mas, a verdade é que esse tipo de fiscalização tem verdadeiro viés arrecadatório. Por este motivo, a presente proposição tem como objetivo eliminar com uma pratica recorrente dos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radar móvel, "armadilhas" destinadas a cumprir com o poder arrecadatório das autoridades de trânsito do País. Essa pratica enaltece a punição pecuniária em detrimento do caráter educativo.

Exemplo recente do entendimento aqui proposto foi defendido pelo governo do Estado de Goiás, que suspendeu a fiscalização por meio de radares móveis de velocidade em todas as suas rodovias estaduais.

Sendo assim, a verdade é que o poder fiscalizatório está com a função de arrecadar recursos, de modo a fortalecer a indústria da multa, sem efetiva coprovação de redução dos acidentes de trânsito, em prejuízo à população.

Por oportuno, vale ressaltar que esta proposição não visa acabar com a fiscalização eletrônica, importante instrumento para que se tenha um trânsito seguro, o que poderá ser realizada por meio de barreiras eletrônicas visíveis, entre outros, mas acabar com a indústria de multas.

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição que tem como finalidade eliminar com um instrumento da "indústria da multa", o radar móvel, "armadilhas" de trânsito cuja finalidade precípua é arrecadar, em vez de solidificar o caráter educativo da atuação estatal na preservação da segurança de trânsito.

Sala das sessões, 04 FEV. 2019 de de 2019.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(Podemos/GO)

PROJETO DE LEI N.º 180, DE 2019

(Do Sr. Igor Timo)

Dispõe sobre a proibição de instalação de dispositivos eletrônicos de velocidade em áreas consideradas de risco e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8589/2017.

PROJETO DE LEI Nº. 180 DE 2019

(Do Sr. Igor Timo)

Dispõe sobre a proibição de instalação de dispositivos eletrônicos de velocidade em áreas consideradas de risco e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° Fica, no âmbito da União, proibida a instalação de novos dispositivos eletrônicos de controle de velocidade em áreas consideradas de risco.

Parágrafo único. Consideram-se áreas de risco aquelas das quais são mapeadas e conhecidas por serem de alto índice de violência e confronto armado em vias urbanas.

Art. 2° O Poder Executivo em conjunto com os Estados e Municípios providenciarão um estudo prévio para a retirada de forma gradual, dos dispositivos de controle de velocidade já instalados nas áreas amparadas por esta Lei.

Art. 3° Fica vedado qualquer prejuízo ao erário nos casos de retirada dos equipamentos cujas cláusulas contratuais com as empresas ainda estejam em vigor.

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

JUSTIFICATIVA

Esta proposição consiste na reapresentação do Projeto de Lei nº 6.491/2016, de autoria do ex-deputado federal Ezequiel Teixeira.

Arquivou-se a citada proposição ao final da 55ª Legislatura, conforme o art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Todavia, esse projeto mantém-se politicamente conveniente e oportuno, como se pode concluir de sua justificativa:

> "A presente proposta tem como objeto principal a valorização e preservação do direito à vida e a integridade dos condutores no trânsito. Atualmente, é expressiva a quantidade de motoristas surpreendidos em áreas de risco quando reduzem a velocidade para não serem multados.
> Essa quantidade se torna ainda mais expressiva quando se trata de áreas denominadas como comunidades carentes, conhecidas pelos recorrentes conflitos armados e que se expandem para o asfalto.
> Portanto, este projeto tem a intensão de garantir a integridade física e patrimonial do cidadão diante de sua posição de vulnerabilidade. O caráter da fiscalização deve ser pedagógico e não voltado para a arrecadação.
> Vale ressaltar, que não se trata de um incentivo ao aumento de velocidade ou induzir os condutores a cometerem infrações de trânsito, como avanço de sinais de trânsito, por exemplo, mas muito pelo contrário, o que se pretende é a preservação do direito à vida e integridade dos condutores no trânsito.
> É inaceitável a situação enfrentada pelo cidadão hoje no trânsito que não tem escolha, sendo que ou é roubado ou recebe multa para preservar a vida e integridade de sua família."

Concordando com os argumentos apresentados nessa justificativa, submetemos novamente a matéria ao Congresso Nacional, com esperança de sua aprovação nesta legislatura.

04 FEV. 2019

Sala das Sessões, de fevereiro de 2019.

Dep. Igor Timo
Podemos/MG

PROJETO DE LEI N.º 695, DE 2019

(Do Sr. Pinheirinho)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-804/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer que a fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas somente poderá ocorrer por meio da utilização de dispositivo medidor de velocidade com registrador de imagem do tipo fixo.

Art. 2º o art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

"Art. 280. .....

.....

§ 5º As infrações por excesso de velocidade somente poderão ser comprovadas com o uso de equipamento medidor de velocidade com registro de imagens do tipo fixo, registrado no órgão de trânsito e instalado em local definido e em caráter permanente, nos termos de regulamentação do Contran." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A fiscalização de trânsito é medida estatal essencial para a garantia da segurança dos usuários das vias públicas. As ruas, avenidas e rodovias brasileiras são palco de dezenas de milhares de mortes a cada ano, muitas delas causadas pelo abuso dos condutores, especialmente pelo excesso de velocidade.

Para coibir esse tipo de conduta, o Código de Trânsito estabelece punições severas para quem transita com excesso de velocidade, com penalidades gradativas em função do percentual de excesso de velocidade, em relação ao limite estabelecido na via. Quanto maior o excesso, maior a pena, que pode chegar à infração gravíssima com multa multiplicada por três, e ainda a suspensão imediata do direito de dirigir e

apreensão do documento de habilitação.

Embora concordemos com a fiscalização dos abusos, o que não podemos apoiar é que a fiscalização, que deve ter como foco a segurança do trânsito, seja desvirtuada e passe a ter caráter meramente arrecadatório, com a montagem de verdadeiras arapucas para os condutores de veículos.

Equipamentos móveis, portáteis e mesmo os estáticos, que são montados e desmontados em veículos parados ou em suportes, são frequentemente utilizados não com o objetivo de aumentar a segurança do trânsito, mas, sim, para satisfazer a sanha arrecadatória do Estado sobre o cidadão, alimentando a famigerada “indústria de multas”.

Radares fixos são colocados em lugares onde estudos demonstram a necessidade da fiscalização da velocidade da via, ou mesmo sua redução, no caso das lombadas eletrônicas. Esses equipamentos são registrados nos órgãos de trânsito competentes, inclusive quanto à sua localização e a devida aferição nos termos legais. Também a sinalização desses equipamentos deve seguir padrões estabelecidos, razão pela qual entendemos ser este o caminho adequado da fiscalização de velocidade.

Diferentemente, os demais equipamentos são montados ou simplesmente utilizados em qualquer lugar, a mero critério dos agentes, os quais muitas vezes são pressionados a priorizar a arrecadação, em detrimento da segurança do trânsito. Deixa-se de fazer operações onde realmente pode haver necessidade pela situação do trânsito, para realizar onde pode ser mais fácil “pegar” motoristas desavisados.

Reiterando nossa defesa do direito ao trânsito seguro, defendemos que se coloquem tantos radares fixos quantos sejam necessários para coibir os abusos e poupar vidas em nossas vias, mediante os devidos estudos técnicos cabíveis, contendo, portanto, um caráter preventivo educativo que é o que se intenciona.

Quanto à indústria de multas e de arapucas ao condutor, somos totalmente contrários, razão pela qual apresentamos este Projeto de Lei e esperamos vê-lo apoiado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 13 de fevereiro de 2019.

Deputado PINHEIRINHO

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 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 21/1/1998)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 828, DE 2019

(Do Sr. Célio Studart)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a fim de inserir o art. 280-A, proibindo a instalação e a operação de equipamentos de fiscalização de velocidade no trânsito por fotossensores móveis ou fixos em locais ocultos ou de difícil visualização para os condutores de veículos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9267/2017.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do art. 280-A:

Art. 280-A. Ficam proibidas a instalação e a operação de equipamentos de fiscalização de velocidade no trânsito por fotossensores móveis ou fixos em locais ocultos ou de difícil visualização para os condutores de veículos, sejam atrás de árvores, em meio a matagais ou pintados de cores que não possam ser facilmente identificadas à noite, dentre outras formas.

Parágrafo único. Considerar-se-á inválida a infração detectada por equipamento instalado em desacordo com o disposto no *caput* deste artigo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Os fotossensores surgiram na Legislação Brasileira de trânsito para corroborar com a segurança e com a prevenção de acidentes. A Constituição Federal, em seu art. 6º, preconiza que todos têm direito à segurança. Não obstante, a maneira com a qual os fotossensores são utilizados no âmbito dos estados federados deve ser adstrita aos demais princípios da Carta Magna, para evitar abusos por parte do Poder Público.

Neste sentido, tem gerado inquietação, em âmbito nacional, a questão relativa aos popularmente conhecidos “fotossensores escondidos”. Com efeito, são assim chamados os aparelhos inseridos em locais das vias onde dificilmente são detectados. A medida, a despeito de intentar corroborar com a segurança no trânsito, tem soado mais como estratégia arrecadatória por parte dos Estados, em auferir do cidadão o

provento de multas.

Neste contexto, vale dizer: o Princípio da Publicidade, inserido no art. 37 da Constituição Federal diz respeito não só a publicização irrestrita de todos os atos formais da Administração Pública, mas também de todo o aparato que a representa. Logo, não assiste razão para que os aparelhos fotossensores sejam excluídos da percepção e da visualização do homem médio.

Vale frisar ainda a Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que, em seu art. 7º, §2º, dispõe que a operação dos equipamentos de fiscalização deverá estar visível aos condutores.

Considerando a necessidade de tratar com lisura as questões atinentes ao trânsito, apresenta-se este Projeto de Lei. A fim de que a sociedade possa ter visão transparente sobre a questão dos fotossensores, privilegiando o princípio da Publicidade na Administração Pública e rechaçando qualquer tipo de estratégia arrecadatória.

Por todo o exposto, requer-se a aprovação deste Projeto de Lei por parte dos Nobres Pares.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2019.

Dep. Célio Studart
PV/CE

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o

transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*
Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:
I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;
II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;
III - fundo de garantia do tempo de serviço;
IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;
V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;
VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;
VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;
VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;
IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;
X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;
XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;
XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;
XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;
XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;
XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinqüenta por cento à do normal;
XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;
XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;
XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;
XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;
XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;
XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;
XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;
XXIV - aposentadoria;
XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*
XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;
XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;
XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;
XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*
a) *(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*
b) *(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*
XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por

motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;
XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;
XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;
XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.
Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013)*

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO VII
DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Seção I
Disposições Gerais

Art. 37**.** A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
I - os cargos, empregos e funções públicas são acessíveis aos brasileiros que preencham os requisitos estabelecidos em lei, assim como aos estrangeiros, na forma da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
III - o prazo de validade do concurso público será de até dois anos, prorrogável uma vez, por igual período;
IV - durante o prazo improrrogável previsto no edital de convocação, aquele aprovado em concurso público de provas ou de provas e títulos será convocado com prioridade sobre novos concursados para assumir cargo ou emprego, na carreira;
V - as funções de confiança, exercidas exclusivamente por servidores ocupantes de cargo efetivo, e os cargos em comissão, a serem preenchidos por servidores de carreira nos casos, condições e percentuais mínimos previstos em lei, destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
VI - é garantido ao servidor público civil o direito à livre associação sindical;
VII - o direito de greve será exercido nos termos e nos limites definidos em lei específica; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;
IX - a lei estabelecerá os casos de contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público;
X - a remuneração dos servidores públicos e o subsídio de que trata o § 4º do art. 39 somente poderão ser fixados ou alterados por lei específica, observada a iniciativa privativa em cada caso, assegurada revisão geral anual, sempre na mesma data e sem distinção de índices; *(Inciso*

com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)
XI - a remuneração e o subsídio dos ocupantes de cargos, funções e empregos públicos da administração direta, autárquica e fundacional, dos membros de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, dos detentores de mandato eletivo e dos demais agentes políticos e os proventos, pensões ou outra espécie remuneratória, percebidos cumulativamente ou não, incluídas as vantagens pessoais ou de qualquer outra natureza, não poderão exceder o subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, aplicando-se como limite, nos Municípios, o subsídio do Prefeito, e nos Estados e no Distrito Federal, o subsídio mensal do Governador no âmbito do Poder Executivo, o subsídio dos Deputados Estaduais e Distritais no âmbito do Poder Legislativo e o subsídio dos Desembargadores do Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, no âmbito do Poder Judiciário, aplicável este limite aos membros do Ministério Público, aos Procuradores e aos Defensores Públicos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*
XII - os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo;
XIII - é vedada a vinculação ou equiparação de quaisquer espécies remuneratórias para o efeito de remuneração de pessoal do serviço público*;* *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XIV - os acréscimos pecuniários percebidos por servidor público não serão computados nem acumulados para fins de concessão de acréscimos ulteriores; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XV - o subsídio e os vencimentos dos ocupantes de cargos e empregos públicos são irredutíveis, ressalvado o disposto nos incisos XI e XIV deste artigo e nos arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XVI - é vedada a acumulação remunerada de cargos públicos, exceto, quando houver compatibilidade de horários, observado em qualquer caso o disposto no inciso XI: *("Caput" do inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
a) a de dois cargos de professor;
b) a de um cargo de professor com outro, técnico ou científico;
c) a de dois cargos ou empregos privativos de profissionais de saúde, com profissões regulamentadas; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 34, de 2001)*
XVII - a proibição de acumular estende-se a empregos e funções e abrange autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista, suas subsidiárias, e sociedades controladas, direta ou indiretamente, pelo poder público; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XVIII - a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei;
XIX – somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada;
XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.
XXII - as administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atividades essenciais ao funcionamento do Estado, exercidas por servidores de carreiras específicas, terão recursos prioritários para a realização de suas atividades e atuarão de forma integrada, inclusive com o compartilhamento de cadastros e de informações fiscais, na forma da lei ou convênio. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
§ 1º A publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes,

símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos.
§ 2º A não-observância do disposto nos incisos II e III implicará a nulidade do ato e a punição da autoridade responsável, nos termos da lei.
§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:
I - as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral, asseguradas a manutenção de serviços de atendimento ao usuário e a avaliação periódica, externa e interna, da qualidade dos serviços;
II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;
III - a disciplina da representação contra o exercício negligente ou abusivo de cargo, emprego ou função na administração pública. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 4º Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.
§ 5º A lei estabelecerá os prazos de prescrição para ilícitos praticados por qualquer agente, servidor ou não, que causem prejuízos ao erário, ressalvadas as respectivas ações de ressarcimento.
§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.
§ 7º A lei disporá sobre os requisitos e as restrições ao ocupante de cargo ou emprego da administração direta e indireta que possibilite o acesso a informações privilegiadas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 8º A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato, a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre:
I - o prazo de duração do contrato;
II - os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes;
III - a remuneração do pessoal. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 9º O disposto no inciso XI aplica-se às empresas públicas e às sociedades de economia mista, e suas subsidiárias, que receberem recursos da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios para pagamento de despesas de pessoal ou de custeio em geral. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
§ 10. É vedada a percepção simultânea de proventos de aposentadoria decorrentes do art. 40 ou dos arts. 42 e 142 com a remuneração de cargo, emprego ou função pública, ressalvados os cargos acumuláveis na forma desta Constituição, os cargos eletivos e os cargos em comissão declarados em lei de livre nomeação e exoneração. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*
§ 11. Não serão computadas, para efeito dos limites remuneratórios de que trata o inciso XI do *caput* deste artigo, as parcelas de caráter indenizatório previstas em lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
§ 12. Para os fins do disposto no inciso XI do *caput* deste artigo, fica facultado aos Estados e ao Distrito Federal fixar, em seu âmbito, mediante emenda às respectivas Constituições e Lei Orgânica, como limite único, o subsídio mensal dos Desembargadores do respectivo Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, não se aplicando o disposto neste parágrafo aos subsídios dos Deputados Estaduais e Distritais e dos Vereadores. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*
Art. 38. Ao servidor público da administração direta, autárquica e fundacional, no exercício de mandato eletivo, aplicam-se as seguintes disposições: *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
I - tratando-se de mandato eletivo federal, estadual ou distrital, ficará afastado de seu cargo,

emprego ou função;
II - investido no mandato de Prefeito, será afastado do cargo, emprego ou função, sendo-lhe facultado optar pela sua remuneração;
III - investido no mandato de Vereador, havendo compatibilidade de horários, perceberá as vantagens de seu cargo, emprego ou função, sem prejuízo da remuneração do cargo eletivo, e, não havendo compatibilidade, será aplicada a norma do inciso anterior;
IV - em qualquer caso que exija o afastamento para o exercício de mandato eletivo, seu tempo de serviço será contado para todos os efeitos legais, exceto para promoção por merecimento;
V - para efeito de benefício previdenciário, no caso de afastamento, os valores serão determinados como se no exercício estivesse.
.....
.....

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. 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 21/1/1998)*
.....
.....

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. 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.

§ 2° 'VEÍCULO LEVE' tracionando outro veículo equipara-se a 'VEÍCULO PESADO' para fins de fiscalização.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 907, DE 2019

(Do Sr. Amaro Neto)

Altera o artigo 2° da Lei n° 13.724, de 04 de outubro de 2018, que "Institui o Programa Bicicletas Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2564/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o artigo 2° da Lei n° 13.724, de 04 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicletas Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.

Art. 2º O artigo 2° da Lei n° 13.724, de 04 de outubro de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art 2° .....

..... .

§ 1° O Poder Executivo implementará o sistema federal de prevenção do comércio ilegal de bicicletas , através da criação de Cadastro Nacional de Bicicletas.

§2° Todas as bicicletas comercializadas no território nacional serão registradas no Cadastro Nacional de Bicicletas, do qual constarão sua marca, modelo, ano de fabricação, cor e número de série, além dos dados de qualificação dos respectivos proprietários.

§3° As bicicletas comercializadas antes da data de publicação desta Lei deverão também ser registradas.

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

JUSTIFICAÇÃO

Como é grande o número de situações em que bicicletas são furtadas ou roubadas, particularmente aquelas mais sofisticadas, portanto, de grande valor, com irrisórias chances de recuperação, há de serem adotadas medidas preventivas, como as que agora são apresentadas por este projeto de lei.

O cadastro que ora se propõe, naturalmente, servirá para a identificação dos legítimos proprietários de bicicleta, reduzirá os índices de roubos e furtos de bicicletas e facilitará a comunicação de roubos e furtos de bicicletas e sua posterior localização e recuperação.

Em função do exposto, solicitamos aos nobres pares o necessário apoiamento para fazer prosperar este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 19 de fevereiro de 2019.

Deputado AMARO NETO

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 13.724, DE 4 DE OUTUBRO DE 2018

Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, e dispõe, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.
Art. 2º Fica instituído o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, visando a contribuir para a melhoria das condições de mobilidade urbana.
Parágrafo único. São diretrizes do PBB:
I - a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;
II - a redução dos índices de emissão de poluentes;
III - a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população;
IV - o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;
V - a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial;
VI - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não motorizadas.
Art. 3º Além dos objetivos mencionados no art. 2º desta Lei, o PBB visa a:
I - apoiar Estados e Municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário;
II - promover a integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo;
III - promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte econômico, saudável e ambientalmente adequado;
IV - implantar políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e a sua boa convivência com os demais veículos;
V - estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.
Art. 4º O PBB integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deve ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública.
§ 1º A implementação das ações do PBB será efetivada:
I - pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana;
II - pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer;
III - por empresas do setor produtivo.
§ 2º A participação dos agentes mencionados nos incisos II e III do § 1º deste artigo ocorrerá na forma de contrato ou parceria público-privada.

§ 3º Deverá ser estabelecida em regulamento forma de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB, garantida a participação de representantes dos agentes relacionados nos incisos I, II e III do § 1º deste artigo e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.044, DE 2019

(Do Sr. David Soares)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, o dispositivo de rastreamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9605/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores, dispositivo que possibilite o seu rastreamento.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

"Art. 105.....

VIII – dispositivo que possibilite o rastreamento do veículo.....(NR)

Art. 3º O dispositivo de que trata o inciso VIII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, será exigido somente para os veículos fabricados a partir do ano subsequente da publicação oficial desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de proposta de reapresentação do PROJETO DE Lei nº 9.605, de 2018, de autoria do Ex-Deputado Marcos Soares, com o objetivo que Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito

Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, o dispositivo de rastreamento.

O nobre deputado brilhou muito pela sua aprovação, no entanto, como sabemos, o processo legislativo tem seus ritmos próprios, e o projeto não foi aprovado naquela legislatura. Assim, compreendo a importância da proposição rendo homenagens.

O roubo e o furto de veículos afligem a população brasileira, de norte a sul do País. São mais de quinhentas mil vítimas desse tipo de crime a cada ano, o que significa que a cada minuto um carro é roubado ou furtado.

Para tentar minimizar essas ocorrências, um grande contingente de pessoas tem recorrido a instalação de dispositivos antifurto, que, geralmente, são dotados de mecanismos que cortam a ignição do veículo e/ou emitem sinal sonoro e luminoso, visando alertar o proprietário para a situação.

Já existe no mercado, entretanto, um tipo de sistema antifurto que permite o rastreamento do veículo. Com esse dispositivo instalado é possível seguir a trajetória do veículo roubado ou furtado e recuperar o bem de forma mais rápida. Mas, trata-se ainda de um mecanismo muito caro para a grande maioria da população brasileira.

Por isso, estamos apresentando este projeto de lei, que obriga, nos veículos novos fabricados no Brasil, a instalação de dispositivo que possibilite o seu rastreamento. Esperamos que, com a produção em escala, o valor do equipamento se reduza bastante e represente uma parcela ínfima do valor total do veículo.

Diante do exposto, por tratar-se de proposição que protege a população contra a criminalidade crescente em nosso País, contamos com o apoio dos nobres Colegas para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de fevereiro de 2019.

Deputado **DAVID SOARES**
DEM/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 IX
DOS VEÍCULOS
.....
Seção II
Da Segurança dos Veículos
.....
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.063, DE 2019

(Do Sr. José Medeiros)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro", para explicitar a competência dos órgãos executivos rodoviários com relação à fiscalização de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3877/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação dada ao inciso VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para explicitar a competência dos órgãos executivos rodoviários da União, com relação à fiscalização de trânsito.

Art. 2º O inciso VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 21 .....

.....

VI – exceto para os órgãos executivos rodoviários da União, executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

..... . " (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta visa tão simplesmente encerar o conflito de competência, com relação à fiscalização de trânsito, existente entre a Polícia Rodoviária Federal – PRF e o órgão executivo rodoviário da União – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT.

Em simples análise comparativa das competências estabelecidas pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro" percebemos claramente, mais especificamente entre os artigos 20 e 21, que existe o conflito de competência para executar a fiscalização de trânsito nas rodovias.

O cerne desse conflito é o inciso VI do art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, qual dá margem de ampla interpretação quanto à atuação do órgão executivo rodoviário da União referente à fiscalização de trânsito.

Neste art. 21 do CTB estabeleceram-se as atribuições dos órgãos executivos rodoviários para os três níveis de Governo: União, Estados e Municípios. Quando da elaboração do CTB a Polícia Rodoviária Federal já era encarregada da fiscalização rodoviária no âmbito federal e, por esse motivo, a redação do art. 21 do CTB, aprovado no Congresso Nacional, continha um parágrafo único que excetuava da competência do órgão rodoviário da União, no caso o DNIT, as atribuições constantes do inciso VI. Preocupava-se o legislador em deixar claro que a fiscalização de trânsito, no âmbito das rodovias federais, deveria ser de competência da Polícia Rodoviária Federal.

Aquele parágrafo único do art. 21, entretanto, foi vetado pelo Presidente da República, sob a justificativa de que poderia levantar dúvidas quanto à competência da União para executar a fiscalização de trânsito. Mas de fato o veto foi extremamente prejudicial, porque deu a mesma competência a dois órgãos federais distintos, resultando na controvérsia que hoje vivenciamos.

Ainda, o próprio art. 21 estabelece melhor as competências do órgão executivo rodoviário da União mediante seus incisos VIII, XIII e XIV. Não há, então, porque manter as competências fixadas no inciso VI, para o órgão executivo rodoviário da União, uma vez que elas são inerentes à Polícia Rodoviária Federal, conforme estabelecido no art. 20, incisos II e III do Código de Trânsito Brasileiro.

Por isso, é razoável que este conflito seja resolvido mantendo a fiscalização rodoviária à PRF em detrimento do DNIT vez que houve excesso por parte do CTB ao conceder esta atribuição ao DNIT quando da revogação do parágrafo único daquele artigo.

Pelo exposto, apresento este projeto a fim de dar cabo ao conflito de competência na fiscalização rodoviária de trânsito, e por isso espero que este Projeto de Lei seja aprovado pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro 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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de

veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à

unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.367, DE 2019

(Do Sr. Darci de Matos)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro", para regular a fiscalização eletrônica de medição de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei regula a fiscalização eletrônica de medição de velocidade do tipo Fixo e veda a utilização dos equipamentos do tipo Móvel, Estático e Portátil.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art. 95 – A. A fiscalização eletrônica de medição de velocidade, realizada por meio de instrumento ou equipamento eletrônico que registre ou indique a velocidade medida dos veículos, será regulada pelo CONTRAN.

§ 1º A medição de velocidade deve ser efetuada por meio de equipamento eletrônico, homologado por órgão ou entidade de metrologia legal, que registre ou indique a velocidade medida, contendo dispositivo registrador de imagem do tipo Fixo, sendo vedado equipamentos do tipo Móvel, Estático e Portátil.

§ 2º É obrigatória a utilização de sinalização vertical, de modo ostensivo, ao longo da

via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, informando a existência e localização de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo eliminar uma prática recorrente dos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radares móvel, estático e portátil destinados a aplicar multa por meio do “efeito emboscada”, fomentando o poder arrecadatório das autoridades de trânsito. Tal pratica exalta a punição pecuniária em prejuízo do caráter educativo sem, contudo, garantir a redução da velocidade e a consequente queda dos índices de acidentes.

Os equipamentos de fiscalização eletrônica são atualmente regulados apenas pela Resolução do CONTRAN nº 396/2011, não havendo previsão expressa no Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Desse modo, este projeto, nos moldes da citada resolução, torna obrigatório que os equipamentos destinados a medição de velocidade sejam do tipo Fixo, registrem imagens e estejam homologados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO. No entanto, ao contrário da resolução fica vedado, expressamente, o uso de equipamentos do tipo Móvel, Estático e Portátil.

Além da regulação por meio de resolução do CONTRAN a fiscalização eletrônica de medição de velocidade possui também o problema da ausência de sinalização dos radares. Portanto, é preciso que essa regulamentação seja feita por meio de lei, de tal forma que obrigue ao poder público a cumprir com as normas de sinalização, tornando a sinalização ostensiva, indicando exatamente onde está a fiscalização eletrônica, neutralizando definitivamente o “efeito emboscada”.

A Resolução 396/2011 do CONTRAN dispensa as placas sinalizando a localização do “radar”, mas determina a obrigatoriedade de o equipamento está visível, assim como a colocação de placas avisando a velocidade máxima permitida na via pública. Como se observa:

“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.
.....

§ 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.***

.....

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.

.....

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

Observa-se que a resolução determina sinalização apenas da via e sobre sua velocidade, sem prever a necessidade de identificar a localização da fiscalização eletrônica.

Contudo, a resolução é contraditória, pois a norma diz que apenas a via deve ser sinalizada, mas ao mesmo tempo determina que o equipamento eletrônico (radar) deverá estar visível aos condutores. Pode-se considerar que essa segunda parte foi o meio encontrado pelo CONTRAN para se proteger de acusações de ser o órgão defensor da política arrecadatória das multas de trânsito.

Essa contradição expõe a fragilidade das decisões do CONTRAN, pois não se sabem quais foram os critérios técnicos em que se baseou o CONTRAN para editar uma norma pondo fim a sinalização ostensiva dos "radares", o que fomenta o "efeito emboscada".

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das sessões,12 de março de 2019.

Deputado **DARCI DE MATOS**
PSD/SC

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 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 cinqüenta 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.
.....

.....

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.1° 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. 3° 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.
§ 1° 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.
§ 3° 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.
§ 4° 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.
§ 6° Os estudos técnicos referidos nos §§ 2°, 3° , 4°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. 5° 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. 6° 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.
§ 1° 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.
§ 4° 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.
§ 5° 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.
§ 2° 'VEÍCULO LEVE' tracionando outro veículo equipara-se a 'VEÍCULO PESADO' para fins de fiscalização.

.....

ANEXO I

A - ESTUDO TÉCNICO: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO
1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
• Razão social:
• Estado/Município:
2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO
Local:

____ pista principal ____ pista lateral
Sentido do fluxo fiscalizado:
Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita):
3 – EQUIPAMENTO
Tipo:
aparelho controlador eletrônico de velocidade aparelho redutor eletrônico de velocidade
Data de início da operação no local: _____/_____/_____
4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA
Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
N.º de pistas: _____
N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____
Geometria:
Aclive Declive Plano Curva
Trecho urbano: Sim Não
Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD):_____
Trânsito de pedestre: Sim ao longo da Via Transversal a via
Não
Trânsito de ciclista: Sim ao longo da Via Transversal a via
Não
5 – VELOCIDADE
5.1 – Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:
5.1.1 - Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: _____
Velocidade Praticada (85 percentil): _____
5.1.2 - Velocidade no local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: _____ Data: _____/_____/_____
5.2 – Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:
Velocidade regulamentada: _____
Velocidade Praticada antes do inicio da fiscalização: _____ Data: ____/____/_____
6 – N.º DE ACIDENTES NO LOCAL (para esta definição, considerar-se-á um trecho máximo de quinhentos metros antes e quinhentos metros depois do local).
Até 12 meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses): _____
7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL
Descrição dos fatores de risco:
_____
_____
_____
_____
_____
Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:
_____
_____
_____
_____
_____
Outras informações julgadas necessárias:
_____
_____
_____
_____
_____
8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL
(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)
9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO
Nome:
_____

CREA n.º: _____
Assinatura: _____
Data: _____/_____/_____
10 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA
Nome:
_____
CREA n.º: _____
Assinatura: _____
Data: _____/_____/_____
B – ESTUDO TÉCNICO: MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO
1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
• Razão social:
• Estado/Município:
2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO
Local:
Sentido do fluxo fiscalizado:
Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita):
3 – EQUIPAMENTO
Tipo:
aparelho controlador eletrônico de velocidade aparelho redutor eletrônico de velocidade
Data de início da operação no local/trecho: _____/_____/_____
4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL
Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
N.º de pistas: _____
N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____
Geometria
Aclive Declive Plano Curva
Trecho urbano Sim Não
Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD) : _____ (interstício de 12 meses).
Trânsito de pedestre: Sim ao longo da Via Transversal a via
Não
Trânsito de ciclista: Sim ao longo da Via Transversal a via
Não
5 – VELOCIDADE
5.1 – Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:
5.1.1 Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: _____
Velocidade Praticada (85 percentil): _____
5.1.2 Velocidade no local fiscalizado (km/h):
Velocidade regulamentada: _____ Data: _____/_____/_____
Velocidade monitorada até 12 meses depois: _____Data: ____/____/_____
5.2 – Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:
Velocidade regulamentada: _____
Velocidade praticada (85 percentil) antes do inicio da fiscalização: _____
Velocidade monitorada até 12 meses depois: _____ Data: _____/_____/_____
6 – N.º DE ACIDENTES NO TRECHO DA VIA (para esta definição, considerar-se-á um trecho máximo de quinhentos metros antes e quinhentos metros depois do local)
Antes e depois o início da fiscalização, por 06 meses de igual período:
Antes do início da operação do equipamento (dados do estudo técnico do tipo A): _____
Após início da operação do equipamento: _____
7 – AVALIAÇÃO DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE E MEDIDAS DE ENGENHARIA ADOTADAS

Descrição dos fatores de risco:
_____
_____
_____
_____
_____
Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes e após a instalação do equipamento:
_____
_____
_____
_____
_____
Outras informações julgadas necessárias:
_____
_____
_____
_____
8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL
(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)
9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO
Nome: _____
CREA n.º: _____
Assinatura: _____
Data: _____/_____/_____
10 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA
Nome: _____
CREA n.º: _____
Assinatura: _____
Data: _____/_____/_____

ANEXO II

Tabela de valores referenciais de velocidade para infrações do art. 218 do CTB
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.498, DE 2019

(Do Sr. Professor Luizão Goulart)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer o limite mínimo de vinte por cento de aulas em rodovias, fora do perímetro urbano".

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3385/2015.

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 na formação do condutor o limite mínimo de

vinte por cento de aulas em rodovias, fora do perímetro urbano.

Art. 2º O inciso V do art.147 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.147.....

..... V – de direção veicular, realizado em via pública urbana e em rodovias, fora do perímetro urbano, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se."(NR)

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

"Art.148. .....

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva, de direção em rodovias, fora do perímetro urbano, nesse caso com o limite mínimo de vinte por cento de aulas, e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados ao trânsito.

....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor decorridos noventa dias na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As rodovias brasileiras são de fundamental importância para o funcionamento da nossa economia e para a locomoção das pessoas no território nacional. Entretanto, nessas mesmas rodovias ocorrem, todos os anos, um número alarmante de acidentes automobilísticos, com milhares de mortos e feridos.

De acordo com dados apresentados pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), apenas nas rodovias federais policiadas, no período de 2007 a 2017, ocorreram mais de 1,6 milhão de acidentes, deixando mais de um milhão de pessoas feridas e 83.481 mortos, em onze anos, uma média de 20,8 mortos por dia.

Os condutores jovens estão entre os mais suscetíveis aos desastres automobilísticos. Segundo estudo da ABRAMET (Associação Brasileira de Acidentes e Medicina do Tráfego) publicado em 2017, as ocorrências de ferimentos e mortes envolvendo motoristas jovens em acidentes de trânsito são assustadores. Apenas no ano de 2015, do total de 39.131 mortos no trânsito urbano e nas rodovias, 9.235 pessoas tinham idade entre 20 e 29 anos, o que corresponde a 23,6% dos óbitos ocorridos naquele ano, em todo o País.

Se nas vias urbanas a experiência ao volante é de fundamental importância para se conduzir o veículo com segurança, nas rodovias esse aspecto é ainda mais relevante, uma vez que a dinâmica do trânsito nesses locais exige maior destreza para livrar-se de acidentes ou para minimizar os seus danos.

Estudos indicam que a falta de experiência dos novos condutores pode ser perigosa para o tráfego em segurança na rodovia, pois as habilidades e percepções necessárias ainda não foram totalmente desenvolvidas.

Nesse sentido, parece-nos fundamental que o condutor em sua formação receba o mínimo de vinte por cento de aulas ministradas pelas autoescolas em rodovias, em razão das diferenças significativas em relação à direção nas vias urbanas.

Queremos, portanto, com este projeto de lei, que condutores em estágio de formação concluam o mínimo de vinte por cento de aulas de direção de veículos em rodovias, fora do perímetro urbano, para evitar que posteriormente já de posse da carteira de habilitação e sem experiência coloquem em risco a sua vida e a dos demais cidadãos que as utilizam.

Por essa razão, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2019.

Deputado LUIZÃO GOULART
PRB/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 XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)
III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:
V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.
§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*
Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.
§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.
§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.
§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.
§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.
§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.
§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.
§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade

de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.
§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.
§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.
§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:
I - fixar preços para os exames;
II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 149. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.557, DE 2019

(Do Sr. Edilázio Júnior)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar o Cadastro Nacional Positivo de Condutores de Veículos Automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1002/2015.

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 criar o Cadastro Nacional Positivo de Condutores de Veículos Automotores.

Art. 2º O art. 19 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXXI:

"Art. 19. .....

.....

XXXI – organizar, manter e disponibilizar para consulta pela internet o Cadastro Nacional Positivo de Condutores de Veículos Automotores, no qual deverão ser incluídos os condutores

que não tenham cometido infração de trânsito de qualquer natureza nos últimos doze meses, conforme regulamentação do CONTRAN;

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro há 22 anos disciplina o tráfego de veículos e é ferramenta importante para o bom funcionamento do transporte nas vias brasileiras. Ao estabelecer padrões de conduta e penalidades a quem não as segue, o Código promove a segurança trânsito e é elogiado e considerado um dos mais modernos do mundo.

Esta Casa vem trabalhando no aperfeiçoamento do Código e do trânsito como um todo, visando sempre promover a condução prudente e segura. Hoje, contamos com um eficiente sistema de infrações e penalidades que educa e inibe condutas inadequadas.

Entretanto, o Código ainda carece de mecanismos de reforço positivo. Estímulos que aumentem a probabilidade de comportamento pela presença de recompensa. O foco exclusivo em punição pode deixar de explorar outras oportunidades de desenvolver nos motoristas perfil menos agressivo, mais prudente e observador das regras de trânsito.

Assim, propomos o reconhecimento daqueles que não cometem infrações de trânsito durante vários meses por meio da inclusão de seus nomes em um cadastro positivo. Esse cadastro pretende ser uma lista dos condutores mais disciplinados no trânsito, aqueles que mantêm sua conduta de acordo com as normas do CTB de forma consistente e permanente.

Acreditamos que a medida seja o embrião da cultura do reforço positivo na legislação de trânsito no Brasil e que já possa surtir impacto imediato em situações como definição de perfil de segurados por parte das seguradoras ou avaliação de motoristas em serviços de transporte privado.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 19 de março de 2019.

Deputado EDILÁZIO JÚNIOR

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;
X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;
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; *(Inciso 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)*
XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.258, de 8/3/2016)*
XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;
XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.
§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas;
XXX – organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). *(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 O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.
§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.
§ 4º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.814, DE 2019

(Do Sr. Jesus Sérgio)

Institui a obrigatoriedade de instalação de dispositivo antifurto para localização por satélite em bicicletas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5995/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

.....

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, espelho retrovisor do lado esquerdo e dispositivo de rastreamento antifurto para localização por satélite.

.....

VIII - para as motocicletas, motonetas e ciclomotores dispositivo de rastreamento antifurto para localização por satélite."(NR)

Art.2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 18 (dezoito) meses de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O furto de bicicletas e motocicletas tem se tornado frequente em nosso país. Cada vez mais, observamos a ação delitiva relacionada aos esses veículos e assemelhados.

Existe um mercado negro de peças de bicicleta evoluindo cada vez mais com ajuda da rede mundial de computadores. As bicicletas são furtadas, desmontadas e vendidas peça por peça.

Com relação às motocicletas, percebemos a utilização dos veículos furtados em suporte ao tráfico, na realização de roubos e transporte de drogas, por exemplo.

Assim, apresentamos projeto que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para prover bicicletas, motocicletas, motonetas e ciclomotores de dispositivo de rastreamento antifurto para localização por satélite, exigência que abrangerá os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores (vide art. 105, § 3º).

Esse dispositivo reduziria a ação de criminosos, pelo receio de ser encontrado com o produto do crime, já que tal equipamento facilita as buscas das autoridades constituídas e recuperação dos veículos roubados ou furtados. Sabe-se que a rede de localização por satélite informa precisamente o posicionamento de pessoas ou coisas.

Propomos 18 (dezoito) meses de *vacatio legis* para adaptação das partes envolvidas nos processos de produção e fornecimento dos equipamentos.

Estando certos da relevância do presente projeto de lei, e convictos de sua conveniência e oportunidade, conclamamos o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de março de 2019.

JESUS SÉRGIO
Deputado Federal – PDT/AC

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos

destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.087, DE 2019

(Do Sr. Pastor Eurico)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proibição de fiscalização eletrônica injustificada em vias públicas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-695/2019.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 94, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único existente:

"Art. 94 .....

..... § 2º É proibida a utilização de medidores eletrônicos de velocidade nas vias públicas, salvo em casos especiais definidos pelo CONTRAN, com apresentação de estudos técnicos que justifiquem a utilização por se tratar de ponto crítico e com alto risco de acidentes. "

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto determina a proibição da utilização de medidores eletrônicos de velocidade nas vias públicas do Brasil.

Sua necessidade precípua se dá para frear a indústria da multa decorrente do uso abusivo dessas ferramentas de fiscalização. Os motivos se dão a seguir.

Em primeiro lugar, as lombadas eletrônicas, que, inicialmente, foram projetadas oficialmente para controlar a velocidade das vias, dentro dos limites estabelecidos

pelo Código de Trânsito e pelos sinais indicativos nas rodovias, se tornaram uma fonte de receita considerável para os estados e para as concessionárias que administram estradas no país. Sabemos que a real intenção dos radares não é reduzir a velocidade das vias, mas sim gerar arrecadação.

Além disso, a carga tributária no país já é altíssima. Para circular regularmente pelo país, os cidadãos precisam pagar IPVA, seguro obrigatório, licenciamento, além de ter a manutenção dos seus veículos em dia. Sustentar o estado e concessionárias com multas não é uma medida aceitável.

Não por mera coincidência, quando estados precisam de dinheiro em caixa, campanhas são feitas para aumentar arrecadação e equipes de fiscalização e de manutenção dos radares eletrônicos vão às ruas.

Coincidentemente, em consoante com o espírito desta proposta, notícia veiculada na data de apresentação deste projeto (04/04/2019), no portal G1[14], esclarece que mil pontos deixarão de ter radar em rodovias federais até junho, após suspensão de instalações.

De acordo com a matéria do jornal, eles funcionariam em rodovias não concedidas à iniciativa privada (caso de 85% das estradas federais do país) e são parte dos 8 mil locais de fiscalização de velocidade que deveriam existir nos próximos 5 anos, mas cujas instalações foram suspensas.

Fato é que o governo gasta demais para a instalação dos equipamentos. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, um plano de ter 8.015 novos pontos de monitoramento em cinco anos em algumas rodovias incluía a substituição de aparelhos já existentes e teria um custo de R$ 1 bilhão. Todos sabemos que esse gasto feito pela União deve ser coberto, e uma das fontes de receita para cobrir os gastos é a indústria da multa.

Uma das evidências de que o modelo atual é insustentável é que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) está realizando um estudo para que seja feita uma revisão do formato atual proporcionando condições de fiscalização voltadas para a redução de acidentes e não simplesmente para a aplicação excessiva de multas.

Em outro aspecto, as lombadas eletrônicas e radares atrapalham o trânsito e a fluidez

[14] https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/04/04/mil-pontos-podem-deixar-de-ter-radar-em-rodovias-federais-ate-junho-apos-suspensao-de-instalacoes.ghtml

nas rodovias do país. Em diversas localidades, a velocidade dos radares equivale a menos da metade do limite de velocidade da via, o que, inclusive, contraria as leis que regulamentam o trânsito. A capital pernambucana, por exemplo, tem o pior trânsito do Brasil e a quantidade excessiva de radares prejudica completamente a fluidez.

Nos grandes feriados, como Réveillon e Carnaval, o Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco desligou as lombadas eletrônicas que dão acesso ao litoral e ao interior do estado[15] para "minimizar os transtornos de congestionamento e melhoria na mobilidade" durante as viagens de Réveillon.

Os radares têm parâmetros injustos, sendo praticamente impossível trafegar sem contribuir para o enriquecimento dos estados de maneira imoral. Equipamentos instalados em trechos retos de estradas, sem cruzamentos, marginais, áreas sensíveis ou curvas acentuadas, existem exclusivamente para obrigar o motorista a contribuir mais com o estado.

O próprio ministro da Infraestrutura admitiu que é necessário rever o modelo, dizendo que controle de velocidade é necessário somente em pontos críticos, onde a quantidade de acidentes é causada por excesso de velocidade. As vias públicas têm outros problemas, como falta de sinalização, defeito no revestimento, deficiência na mobilidade urbana. E é por isso que vamos rever o modelo.

Diante disso, percebe-se que há outros meios de fiscalização alternativos aos radares de controle de velocidade que podem ser eficazes.

Sala das Sessões, em 4 de abril de 2019.

Deputado Pastor Eurico
PATRIOTA-PE

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:
.....

[15] https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/estradas/2018/12/28/NWS,91752,70,731,NOTICIAS,2190-LOMBADAS-ELETRONICAS-SAO-DESLIGADAS-PARA-ANO-NOVO.aspx

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.
Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.
Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.
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 cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.226, DE 2019

(Do Sr. Aureo Ribeiro)

Dispões sobre o uso de bicicletas de propulsão elétrica, dotadas ou não de pedais acionados pelo condutor e de patinetes de propulsão elétrica. (PL Mobilidade Urbana Sustentável)

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7342/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais para o uso compartilhado de bicicletas de propulsão elétrica, dotadas ou não de pedais acionados pelo condutor e de patinetes de propulsão elétrica.

Art. 2º São objetivos desta Lei:

I – contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

II – ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura cicloviária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta, bicicleta elétrica e patinete elétrico na malha urbana da cidade;

III – realizar tratamentos em vias existentes de forma a criar infraestrutura específica para permitir a circulação de bicicletas, bicicletas elétricas e patinetes elétricos;

IV – ampliar a atratividade deste meio de transporte, incrementando sua participação nas viagens municipais;

V – contribuir para a melhoria da qualidade ambiental nas cidades, por meio da redução do consumo de combustíveis fósseis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa e da poluição sonora;

VI – fortalecer o uso, de modo que todos possam se beneficiar da melhoria proporcionada pelo uso da bicicleta, sejam eles ciclistas ou não;

VII – incentivar o uso da bicicleta como modo de prestação de serviços e transporte de pequenas cargas, para otimizar e baratear o fluxo de materiais;

Art. 3º Para os fins desta lei, considera-se:

I – bicicleta elétrica: veículo de duas rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotadas ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 25 km/h.

II – patinete elétrico - veículo com motor de propulsão elétrica, potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) e velocidade máxima declarada pelo fabricante de 25 km/h, constituído por duas rodas em série, que sustentam uma base onde o utilizador apoia os pés, guiando-o através de um guidão que se eleva até a altura da cintura

III – ciclovia - pista de uso exclusivo de bicicletas e outros veículos permitidos, motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV – ciclofaixa - faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas e outros veículos permitidos, utilizando parte da pista ou da calçada;

V – calçada compartilhada - espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e usuários de veículos permitidos, devidamente sinalizado e

regulamentado;

Art. 4º O Sistema Cicloviário deverá ser pautado pelos seguintes princípios:

I – promoção da equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II - compatibilizar a mobilidade municipal, estadual e federal;

III – promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, modais de transporte motorizado e a população em geral;

IV – segurança dos ciclistas e dos demais usuários das vias, em especial os pedestres;

V – conforto dos ciclistas e dos pedestres para reduzir seu desgaste físico e psicológico;

VI – universalização do transporte alternativo, em especial o tratado nesta lei, com o fim de atender à população de todas as idades, condições físicas e renda.

Art. 5º. Os estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adotar políticas públicas em conformidade com esta lei para facilitar e incentivar o uso de transportes alternativos.

Art. 6º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O uso de bicicletas compartilhadas já é uma realidade percebida em diversas cidades do Brasil. Esse meio de transporte tem se multiplicado cada vez mais pelas cidades brasileiras. Não só cresce o número de ofertas como o de usuários que vão cada vez mais se utilizando deste transporte alternativo para se locomover dentro de sua cidade.

Na mesma linha das bicicletas compartilhadas, outro meio de transporte que tem ganhado cada dia mais adeptos é o patinete elétrico. Essa modalidade de transporte, além de ser considerada mais prática, tem despertado preocupações em diversos países, em especial no Brasil.

Os patinetes elétricos são um meio de transporte prático e menos poluente que os motores de combustão, ou seja, a energia utilizada nele é limpa.

Diversas cidades brasileiras, em especial no estado de São Paulo, estão aderindo ao uso compartilhado desse modal de transporte. Todavia, tem gerado grande preocupação no setor público por não haver uma regulamentação para sua utilização.

Nesse sentido, proponho a presente proposição com o fim de criar normas gerais para o uso deste veículo, de forma a contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável, além de contribuir para a melhoria da qualidade ambiental nas cidades, reduzindo o consumo de combustíveis fósseis e consequentemente da poluição atmosférica e da poluição sonora, contribuindo sobremaneira para a facilidade de locomoção dos moradores das

localidades que usem esse meio de transporte e também do meio ambiente.

Para se ter uma ideia do quão grande tem sido o uso do patinete elétrico, notícias registram algo próximo dos dois milhões de usuários pelo mundo. No Brasil, a Yellow já oferece o serviço em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Dessa forma, diante da necessidade de regular o uso destes patinetes e bicicletas, rogo aos nobres pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 10 de abril de 2019.

Deputado **AUREO RIBEIRO**
Solidariedade/RJ

PROJETO DE LEI N.º 2.283, DE 2019

(Do Sr. Otoni de Paula)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de bicicletas contarem com circuito eletrônico integrado (chip) que permita sua localização e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1814/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As bicicletas de fabricação nacional deverão ser equipadas com circuito eletrônico integrado (chip) que permita a localização de seu quadro via satélite.

Art. 2º O quadro, o guidão, o selim e os pedais da bicicleta deverão possuir número de série para identificação.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 18 (dezoito) meses de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As bicicletas têm sido utilizadas cada vez mais em nossa sociedade, seja para locomoção diária, esporte ou lazer. Serviços de locação de bicicleta estão sendo oferecido pelo mundo todo e as vendas têm aumentado significativamente.

No Brasil, diversos projetos buscam incentivar a utilização de bicicletas, educando e construindo infraestrutura adequada para população escolher essa forma de locomoção.

Junto do incremento no número de praticantes do ciclismo, podemos observar um aumento nos índices de crimes atrelados a tal prática. O roubo e o furto dos

equipamentos fazem parte da realidade dos grandes centros urbanos.

Para enfrentarmos de frente esse problema, propomos este projeto de lei que visa criar mecanismos para prevenir o roubo ou furto dos veículos em tela.

Propomos a implantação, de fábrica, de circuito eletrônico integrado que permita localizar o quadro da bicicleta onde estiver, facilitando sua recuperação. Essas medidas não terão impacto significativo no preço final da bicicleta, pois se trata de medidas de baixo custo.

Uma prática comum tem sido a venda de partes de bicicletas furtadas ou roubadas no mercado negro. Marcação de um número de série nas principais peças (quadro, guidão, selim e pedais) pode evitar essa situação ao dificultar a comercialização posterior.

Buscamos, também, prevenir a violência sofrida pelo ciclista aumentado os custos da pratica delituosa e redução dos benefícios esperados pelas ações ilícitas.

Propomos 18 (dezoito) meses de *vacatio legis* para adaptação das partes envolvidas nos processos de produção dos equipamentos.

Estando certos da relevância do presente projeto de lei, e convictos de sua conveniência e oportunidade, conclamamos o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 15 de abril de 2019.

Deputado OTONI DE PAULA

PROJETO DE LEI N.º 2.471, DE 2019

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3385/2015.

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 normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos.

Art. 2º O art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

"Art. 141. .....

.....

§ 3º Os cursos de aprendizagem relativos ao processo de habilitação, assim como todos os cursos especializados requeridos pela legislação de trânsito, devem ser oferecidos na modalidade presencial." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do Sistema Nacional de Trânsito, a implantação de cursos a distância foi regulamentada por meio da Resolução do Contran nº 730, de 6 de março de 2018, cuja ementa dispõe: "estabelece os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, e, também, pela Resolução n.º 168, de 14 de dezembro de 2004.

Não obstante, entendemos que esses cursos a distância não cumprem seu desiderato. Constituem-se em verdadeira violência simbólica contra a educação, pois consolidam a precarização do ensino, ao se investir em um método sem a imprescindível presença do professor em sala de aula. Ou seja, esse modelo de ensino, de forma preocupante, como o próprio nome já sinaliza, distancia o corpo discente do corpo docente, de modo a criar uma barreira virtual nada útil para o processo de aprendizagem.

Ademais, o ensino a distância exige um comprometimento e esforço tremendo do estudante, e nem todo aluno é autodidata, longe disso!

Tendo em vista minha experiência como instrutor de trânsito, defendo que há determinados conteúdos que não podem ser ofertados sem o contexto da sala de aula. Isto é, há aspectos da aprendizagem que não podem ser transmitidos por uma tela, precisam do contato próximo e envolvente com a matéria lecionada. Nesse viés, o ensino presencial permite um acompanhamento mais eficaz e propicia maior troca de ideias.

Além disso, a opção pelo ensino a distância dá margem a práticas fraudulentas que, igualmente, caminham na contramão do aprendizado sobre as questões de trânsito.

Em linhas derradeiras, acredita-se que o Contran, ao regulamentar

em favor deste recurso, furta-se de garantir o efetivo direito à educação de trânsito previsto no artigo 76 do CTB, cujo conteúdo programático, desde 1997, não é aplicado pelos governos estaduais e municipais.

Noutras palavras, não bastasse a fragilidade da educação básica no trânsito de há muito negligenciada pelos entes federativos competentes e por suas respectivas instituições de ensino, agora nos deparamos com uma modalidade de ensino improfícua e insensível às dificuldades intelectuais e de acesso digital de muitos alunos que nunca tiveram o mínimo contato com a matéria afeta ao trânsito.

Dessa forma, com objetivo de impedir a implantação de cursos a distância no processo de aprendizagem, propomos essa alteração do CTB, e contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2019.

Deputado ABOU ANNI

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 VI
DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

.....

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009)*

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada.

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins:

I - os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga;

II - os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I.

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades:

I - rádio;

II - televisão;

III - jornal;

IV - revista;

V - *outdoor*.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarroçador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1º deste artigo. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009)*

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em *outdoor* instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende- se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009)*

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009)*

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções:

I - advertência por escrito;

II - suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias;

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 quíntuplo em caso de reincidência. *(Inciso 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)*

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no *caput* deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009)*

.....

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 730, DE 06 DE MARÇO DE 2018

Estabelece os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, incisos I e X, e o art. 141, 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 dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

CONSIDERANDO a necessidade de padronizar os requisitos tecnológicos e educacionais para homologação de cursos realizados na modalidade de ensino à distância – EAD dentro do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e

CONSIDERANDO o que consta no Processo Administrativo 80000.032124/2017-40, RESOLVE:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I
Das Disposições Gerais

Art. 1º Estabelecer os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, para a realização dos cursos de atualização para Renovação da CNH, Curso de Aperfeiçoamento para Renovação da CNH, Curso de Reciclagem para Condutores Infratores, Curso Preventivo de Reciclagem e Cursos Especializados de Capacitação para Condutores de Veículos e outros cursos relacionados ao Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º A instituição ou entidade interessada na obtenção da homologação deverá comprovar a compatibilidade do seu objeto social à atividade educativa, possuindo código de descrição da atividade econômica principal referente a uma das opções contidas na Seção P (Educação) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), observado os critérios e requisitos definidos nesta Resolução e disponibilização de capacidade técnica comprovada.

§ 2º A homologação será realizada perante o órgão executivo máximo de trânsito da União.

§ 3º A homologação das instituições e entidades referidas no parágrafo anterior é específico para a Pessoa Jurídica que o solicita, sendo intransferível.

§ 4º O disposto nesta Resolução não se aplica aos cursos especializados dos Órgãos ou Entidades Públicas de Segurança, de Saúde, e Forças Armadas e Auxiliares.

Seção II
Das Definições

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução entende-se por:

I - Educação à distância - EAD no Sistema Nacional de Trânsito: modalidade educacional na qual a mediação didático-pedagógica nos processos de ensino e aprendizagem ocorra em locais ou momentos distintos, utilizando-se de meios e tecnologias da informação e comunicação, obrigatoriamente pela rede mundial de computadores – internet, empregando profissionais capacitados, além de oferecer política de amplo acesso, acompanhamento contínuo de todas as ações educativas e efetiva avaliação dos seus processos;

II – Equipe Multidisciplinar: equipe composta por profissionais qualificados e capacitados, responsáveis pela produção intelectual dos conteúdos educacionais, levantamento das necessidades pedagógicas de cada público-alvo, planejamento curricular, desenvolvimento dos objetos de aprendizagem e operacionalização dos cursos com contínua atualização dos conteúdos ofertados;

III - Projeto político pedagógico: documento descritivo da metodologia de ensino, compreendendo currículo, estratégias adotadas para o processo de ensino e aprendizagem, perfil do público-alvo, material didático completo a ser disponibilizado aos alunos, modelo de tutoria, canais de comunicação com definição de prazos para resposta às demandas dos alunos matriculados no curso, estabelecimento de estratégias e ferramentas de avaliação, delineando, obrigatoriamente, os princípios e diretrizes vinculados ao desenvolvimento do processo de ensino e aprendizagem adotado; e

IV - Tutores: grupo de profissionais com experiência e capacitação na área de trânsito, com formação mínima de nível médio, responsáveis pela mediação do processo pedagógico, que deverão ter concluído curso de instrutor de trânsito, conforme regulamentação específica do CONTRAN e comprovar experiência na área de trânsito.

.....

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004

Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto n° 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução.

Do Processo de Habilitação do Condutor

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser penalmente imputável;

II – saber ler e escrever;

III – possuir documento de identidade;

IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF.

§1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o

devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Pratica de Direção Veicular, nesta ordem.

§2° O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e habilitação na categoria "B", bem como requerer habilitação em "A" e "B" submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

§4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a CNH nas categorias "A", "B" e, "A" e "B".

.....
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.606, DE 2019

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Disciplina o transporte de patinetes e similares em ciclovias e ciclofaixas e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2226/2019.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O presente arcabouço legal disciplina o uso e transporte de patinetes e similares em ciclovias e ciclofaixas em todo território brasileiro, tendo como premissas:

I - a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

II - os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor, patinetes e similares, objetivando a redução do consumo de combustíveis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), da poluição sonora e de vibrações;

III - o crescente uso de ciclo motorizado elétrico ou não que impacta no regramento da segurança no trânsito;

IV – a contribuição para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

V - a atratividade do modo patinete entre as opções de transporte, incrementando sua participação na distribuição de viagens nos Estados e Municípios reduzindo o uso do transporte

motorizado individual; e

VI - o direito à cidade mais sustentável, reduzindo as desigualdades, promovendo uma melhor qualidade de vida e inclusão social;

Art. 2º. Para efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I - patinete: meio de transporte que é constituído por duas rodas em série, que sustentam uma base onde o utilizador apoia os pés, guiando-se através de um guidão que se eleva até a altura da cintura com propulsão humana ;

II - patinete motorizado: veículo de transporte movido a eletricidade ou combustão semelhante ao patinete tradicional sem propulsão humana, podendo atingir velocidade de até 50 km/h, sendo que a maioria tem bancos, retrovisores, luzes de sinalização e sistema de freio;

III - ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV – ciclofaixa: faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, com segregação visual do tráfego lindeiro, utilizando parte da pista ou da calçada;

Art. 3º. Fica permitida a circulação de patinetes, equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana, combustão ou eletricidade, em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - segurando o guidom com as duas mãos; e

V – uso de equipamentos de segurança, assim discriminados:

a) capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores e sinalização refletiva traseira;

b) joelheiras e cotoveleiras;

c) coletes com sinalização refletiva dianteira e traseira, quando a circulação ocorrer no período noturno; e

d) outros equipamentos de proteção conforme especificações do CONTRAN.

Art. 4º. Fica criado o Sistema Cicloviário Compartilhado (SCC), que será pautado pelos seguintes princípios:

I - promoção da equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II - promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, usuários de patinetes, skates e similares e a população em geral;

III - segurança dos ciclistas, usuários de patinetes, skates e similares, em conjunto com os

demais usuários das vias, principalmente os pedestres;

IV - conforto dos ciclistas, usuários de patinetes, skates e similares de modo a minimizar seu desgaste físico e psicológico;

V - universalização, de modo a atender à população de todas as idades, condições físicas e renda;

VI - publicidade e transparência; e

VII - participação social e gestão democrática.

Parágrafo único: O Sistema Cicloviário Compartilhado (SCC) será regulamentado mediante Resolução do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 5º. Ficam os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, Estados, Municípios e do Distrito Federal, em parceria com os demais órgãos de transporte e segurança pública, no âmbito de suas circunscrições, autorizados a atuar no cumprimento do presente estatuto legal

Art. 6º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O boom das bicicletas compartilhadas tem levado cada vez mais "ciclistas eventuais" às ruas — inclusive no Brasil, onde esse meio de transporte se multiplica em capitais como Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e demais capitais estaduais. A oferta desse tipo de veículo cresce, assim como o número de adeptos. Ao mesmo tempo, outro segmento ganha força de olho nesse nicho de mercado: é o dos patinetes elétricos, que avançam como opção prática e ecologicamente correta. Os patinetes elétricos são vistos como uma opção mais prática de deslocamento pela cidade e também mais "limpa", ou seja, menos poluente do que o carro ou uma moto, por exemplo.

A utilização e compartilhamento desses veículos, é considerado o mais recente fenômeno de mobilidade urbana e sua ascensão tem sido vista como "meteórica".

A Bird, primeira empresa a introduzi-los nos Estados Unidos, comemorou seu primeiro aniversário, registrando mais de 10 milhões de viagens realizadas em âmbito internacional. O número de usuários chega a 2 milhões em cidades americanas e em capitais europeias. Mas não para por aí.

O sistema, no Brasil, já é oferecido, por exemplo, pela Yellow, que opera atualmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, e pela SCOO, que disponibiliza os veículos perto das principais ciclovias de São Paulo e anuncia no site que "em breve" estará em todo o país.

A Bird contou em entrevista à Forbes que apenas dois meses após sua estreia em Paris, no verão, mais de 50 mil parisienses haviam aderido à novidade. Moradores da capital francesa agora podem escolher entre e-scooters Bird e Lime - empresa com mais de 13 milhões de viagens computadas em cidades que vão de Auckland, na Nova Zelândia, a Santiago, no Chile, passando por Portland, nos Estados Unidos e por Cingapura. O negócio parece andar de vento em popa no mundo desenvolvido, e ele já está ganhando força também em outros lugares. A seu favor, a Bird diz que quase 40% das viagens de carro nas cidades são de menos de 5 km e, portanto, potencialmente substituíveis por uma forma alternativa de transporte. No lançamento na Cidade do México, a empresa disse ter observado que os 20 milhões de habitantes da capital "sofrem com os piores congestionamentos e poluição do mundo" - com os motoristas avançando no trânsito a uma velocidade média de 10 km/h e levando 2,5 horas para chegar ao trabalho. Além

de ajudar a vencer o trânsito, os e-scooters, patinetes motorizadas em Inglês, são fáceis de estacionar.

Empresas que oferecem o serviço adotam o modelo "dock-free", o que significa que não há um local específico para pegar ou deixar o patinete. Você o deixa em qualquer lugar que quiser depois do passeio e encontra o mais próximo usando um aplicativo para celular que também serve para desbloquear o veículo. Essa tecnologia já é usada nos mais modernos sistemas de compartilhamento de bicicletas e é apontada entre as vantagens que levaram esse tipo de serviço a um boom na China.

Outro argumento a favor dos patinetes é ambiental. A Bird afirma ter evitado a emissão de mais de 5.500 toneladas de CO2 (dióxido de carbono) na atmosfera - um dos gases causadores do aquecimento global - o que equivale a mais de 1 mil carros dirigidos por um ano. Enquanto isso, a Lime se comprometeu a tornar toda a sua frota completamente "livre de carbono", comprando créditos de energia renovável para compensar o carbono que é liberado quando suas e-bikes e e-scooters são recarregados.

Turbinado com dinheiro de investidores e sem ter que arcar com os custos de estruturas físicas para atracação dos patinetes, o sistema é barato para as empresas, o que favorece uma oferta em expansão desse meio de transporte alternativo. Assim, em função de seu crescimento nas médias e grandes metrópoles brasileiras, faz-se mister o disciplinamento do compartilhamento, pelos patinetes, das ciclovias e ciclofaixas com bicicletas e pedestres, visando o regramento de todo sistema de mobilidade urbana alternativa sustentável.

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

Sala das Sessões, em 6 de maio de 2019.

Dep. Gonzaga Patriota
PSB/PE

PROJETO DE LEI N.º 2.631, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Nilo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir equipamento de segurança obrigatório.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6517/2016.

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 incluir dispositivo limitador de velocidade entre os equipamentos de segurança obrigatórios em todos os veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.....

.....

VIII – Dispositivo limitador de velocidade, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

.....

§ 5º A exigências estabelecidas nos incisos VII e VIII do caput deste artigo serão progressivamente incorporadas aos novos projetos de automóveis e aos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e dos respectivos cronogramas de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação e aos veículos mencionados no inciso VII do caput do art. 29.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Os números relacionados a acidentes de trânsito no Brasil são, infelizmente, alarmantes. Ao circular pelas vias brasileiras, pedestres, ciclistas e motoristas enfrentam, diariamente, situações de perigo e cada momento pode ser aquele no qual passarão de usuários a vítimas do trânsito.

Reconhecidos pela Organização Mundial de Saúde como um problema sério de saúde pública e uma das principais causas de lesões e mortes no mundo, os acidentes de trânsito podem custar aos serviços de saúde de 1% a 3% do PIB e, o que é pior, deixam irreparável chaga nas famílias que perdem seus entes, ou na vida daqueles que sofrem sequelas permanentes.

A despeito dos esforços legislativos, da sociedade e das autoridades de trânsito, as mortes no trânsito no Brasil ainda ocorrem com frequência inaceitável. Em 2017, por exemplo, 37.345 pessoas perderam a vida em decorrência de acidentes no trânsito.

Uma das principais causas dos acidentes de trânsito é o excesso de velocidade. Alguns motoristas insistem em trafegar imprimindo velocidades superiores ao limite estabelecido, expondo não somente sua própria integridade, mas a daqueles que com eles compartilham a via.

O aspecto coletivo é muito forte no trânsito. O trânsito seguro é construído por todos. Aquele que não respeita as normas de circulação, em especial os limites de velocidade, ameaça toda a sociedade. Sob este ponto de vista, entendemos ser razoável lançar mão da tecnologia para limitar os veículos desses cidadãos, visando o bem-estar da coletividade.

Por isso propomos que todos os veículos sejam equipados com limitador de velocidade. Tal equipamento será capaz de sofrear o ímpeto dos motoristas mais agressivos no trânsito, mantendo sua velocidade sob controle, o que, certamente, contribuirá para a redução das ocorrências de situações de risco e, consequentemente, dos acidentes e mortes.

Essa proposição se alinha com o Pnatrans — Plano Nacional de redução de Mortes e Lesões no Trânsito —, criado pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Em seu pilar 7 — Mobilidade e Engenharia —, iniciativa 5 — Aumentar a segurança veicular —, prevê ações visando “incrementar a segurança dos veículos comercializados no

Brasil, com a internalização das evoluções tecnológicas da indústria automobilística mundial".

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 07 de maio de 2019.

Deputado MARCELO NILO

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. 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 dá 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.
.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

LEI Nº 13.614, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º Esta Lei cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.
Art. 2º Fica criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) a ser elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.837, DE 2019

(Do Sr. Cleber Verde)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atuação de despachante documentalista junto aos Órgãos e entidades Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2012/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. Esta lei altera Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a atuação de Despachante Documentalista junto aos Órgãos e entidades Executivos de Trânsito dos estados e do Distrito Federal.
Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:
"Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
.....
VII – Expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federais, os quais poderão subdelegar, mediante credenciamento de entidades públicas ou privadas para a expedição da Permissão para Dirigir, da CNH, do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), de acordo com regulamentação expedida pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.
.....
XXXI – Criar, organizar e manter e regulamentar o Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas, com atuação na área de trânsito, constituídos na forma da Lei 10.602 de 12 de dezembro de 2002, vinculado ao Sistema RENAVAM."

(NR)

.....

“Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

.....

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, veículos expedindo o Certificados de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do Órgão Federal competente, diretamente ou por meio de subdelegação, a entidades públicas ou privadas, previamente credenciadas pelo órgão delegado, para a expedição CNH, do Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), de acordo com regulamentação expedida pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

.....

XVII - Criar e manter atualizado no âmbito dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, o Cadastro dos Despachantes Documentalistas, com atuação na área de trânsito a ser respeitado pelos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRAN, de cada estado e do Distrito federal, com base em informações atualizadas fornecidas por Conselho representativo de classe, constituído na forma da lei, com o objetivo de identificá-los, como Despachantes Documentalistas Credenciados e dar segurança à prestação dos serviços, inserindo-os no Cadastro Nacional de Despachantes Documentalistas Criado nos termos do Inciso XXXI.

§ 1º - Poderão ser cadastrados, exclusivamente, os Despachantes Documentalistas inscritos no Conselho, entidade representativa de classe, na forma da Lei Federal nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, cujo estatuto os submeta a norma disciplinar na forma do seu conselho de ética.

§ 2º - O Despachante Documentalista Credenciado, na representação de seus comitentes, é o profissional competente para o manejo dos processos físicos e eletrônicos relativos aos veículos e seus respectivos registros, alteração, regularização e licenciamento nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.” (NR)

.....

“Art. 25-A. A pessoa física ou jurídica interessada em qualquer realizar qualquer procedimento administrativo que vise o registro, alteração, regularização e licenciamento de veículos junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em que seja não seja imprescindível o comparecimento, a presença ou atuação pessoal, poderá ser representada por Despachante Documentalista Credenciado, nos termos de regulamento do Contran.” (NR)

.....

“Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ Único. O Certificado de Registro de Veículo Eletrônico - CRV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória.” (NR)

.....

“Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

Parágrafo Único. O CRLV-e será expedido de forma complementar ao documento físico, cuja expedição é obrigatória.”

.....

“Art. 338-A O Conselho nacional de trânsito – CONTRAN, o Departamento nacional de Trânsito e os órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, terão prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias para se adequarem e implementar os Cadastros de que trata o Inciso XXXI do Art 19 e inciso XVII do Art 22.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal dispõe no inciso XIII, do art. 5º, “que é livre o exercício de qualquer, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”.

As atividades que requerem condições especiais para suas atividades necessitam regulamentações em leis.

Condições especiais são as atividades que colocam em risco, a segurança, a saúde e o patrimônio físico e financeiro das pessoas e das instituições.

Nesse contexto, o Despachante Documentalista no desempenho de suas atribuições atua exatamente com documentação de alta importância para o cidadão, para o Estado e para as instituições públicas e privadas, notadamente para a sociedade.

O mau desempenho de suas funções resulta em prejuízos, ou para seu cliente ou para outra parte, quando não, para o Estado.

O Despachante Documentalista existe desde os primórdios do Estado Brasileiro, quando iniciaram por ordem da coroa Portuguesa e conta com milhares de profissionais espalhados pelos quatro cantos do Brasil.

Não se pretende de forma alguma criar impedimento ou dificuldade para o cidadão buscar diretamente a solução de seus assuntos ou interesses junto aos órgãos públicos.

O que se pretende com o presente projeto de lei é assegurar proteção à sociedade brasileira contra os maus profissionais e permitir o desenvolvimento dessa importante atividade, necessária na desburocratização do Estado Brasileiro.

A propositura visa reconhecer o trabalho desenvolvido pelo Profissional Despachante Documentalista assegurando-lhes responsabilidades e direitos e, principalmente, disciplinando, critério uniforme para todo o território nacional, a exemplo de outras atividades já regulamentadas, suas atribuições, direitos e deveres no exercício da profissão.

Importante destacar ainda, os relevantes serviços prestados à comunidade como um todo, pois, os despachantes manipulam documentações tanto particulares quanto públicas, sendo necessário um rigoroso desempenho das suas funções por envolver vasta legislação que abrange a sua área de atuação sendo, portanto, imprescindível a regulamentação da atividade dos despachantes documentalistas, profissional este devidamente inscrito em Conselho de Classe, regido por um código de Ética e de conduta.

O Despachante Documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação. Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito, onde é responsável em média por mais de 85% (oitenta e cinco por cento) do volume total de serviços de registro, alteração regularização e licenciamento de veículos, e invariavelmente, face a ausência de legislação que legitime sua atuação são ignorados por gestores públicos responsáveis pelos Órgãos Executivos de Transito dos Estados e do Distrito Federal.

Devido a ausência de legislação federal, diversos estados brasileiros tentaram suprir essa carência editando leis estaduais que acabaram prejudicadas tendo em vista o disposto na Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Por esses motivos e razões apresento este projeto de lei para deixar claro no Código de Trânsito Brasileiro que qualquer pessoa, física ou jurídica, poderá se fazer representar por um Despachante Documentalista. Destacando que não se trata de uma obrigação, mas uma alternativa ou faculdade do cidadão, em qualquer demanda por procedimentos administrativos junto aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, poderá buscar o apoio de um profissional Despachante Documentalista, para solucionar seus problemas quando impedidos de se deslocar ao órgão de trânsito e enfrentar imensas filas e protocolos que demandam muitas horas de seu tempo.

É de fundamental importância e verdadeiramente necessário que se promova, respeite e valorize a atuação desse importante profissional e que se dê instrumentos aos cidadãos e aos órgãos públicos para uma adequada prestação desse serviço, mediante a sua legitimação por meio de legislação especifica que estabeleça um marco jurídico adequado para balizar as relações entre os profissionais Despachantes Documentalistas o Estado e a Sociedade.

Ante o exposto, solicito o apoio dos demais parlamentares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 14 de maio de 2019.

DEPUTADO **CLEBER VERDE**
PRB/MA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante

o dia, por determinação judicial;
XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;
XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;
XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;
XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;
XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;
XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;
XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;
XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;
XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
XXII - é garantido o direito de propriedade;
XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
XXX - é garantido o direito de herança;
XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus* ;
XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de

responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
a) a plenitude de defesa;
b) o sigilo das votações;
c) a soberania dos veredictos;
d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;
XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;
XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;
XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;
XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;
XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;
XLVII - não haverá penas:
a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
b) de caráter perpétuo;
c) de trabalhos forçados;
d) de banimento;
e) cruéis;
XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;
XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;
L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;
LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;
LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data* , quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
a) partido político com representação no Congresso Nacional;
b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
LXXII - conceder-se-á *habeas data* :
a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
a) o registro civil de nascimento;
b) a certidão de óbito;
LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data* , e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.
LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.
§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.
§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*
§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
II - desapropriação;
III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
V - serviço postal;
VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
VIII - comércio exterior e interestadual;
IX - diretrizes da política nacional de transportes;
X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
XIV - populações indígenas;
XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
XX - sistemas de consórcios e sorteios;
XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
XXIII - seguridade social;
XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
XXV - registros públicos;
XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
XXIX - propaganda comercial.
Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.
Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:
I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;
II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;
III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;
IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;
V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*
VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;
IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.
Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;
X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;
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; *(Inciso 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)*
XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os

demais órgãos do Sistema;
XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;
XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.258, de 8/3/2016)*
XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;
XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.
§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas;
XXX – organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). *(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 O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.
§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.
§ 4º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:
I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;
V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.
.....
Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
.....
Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.
.....

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.
§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão, veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de qualquer um dos poderes, com indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veiculo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.
§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veiculo de uso bélico.
Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.
Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículo o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:
I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;
II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.

.....

CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.
§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.
§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.
Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.
§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.
§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.
Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.
§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 338. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.
Art. 339. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais), em favor do ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender as despesas decorrentes da implantação deste Código.

.....
.....

LEI Nº 10.602, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2002

Dispõe sobre o Conselho Federal e os Conselhos Regionais dos Despachantes Documentalistas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
Art. 1º O Conselho Federal dos Despachantes Documentalistas do Brasil (CFDD/BR) e os Conselhos Regionais dos Despachantes Documentalistas dos Estados e do Distrito Federal (CRDD) são os órgãos normativos e de fiscalização profissional dos despachantes documentalistas, dotados de autonomia administrativa e patrimonial, com personalidade jurídica de direito privado.
§ 1º O Conselho Federal, com sede e foro na Capital da República, exerce jurisdição sobre todo o território nacional.
§ 2º Os Conselhos Regionais terão sede e foro no Distrito Federal, na Capital do Estado ou do Território em cuja base territorial exercer jurisdição.
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
Art. 2º A organização, a estrutura e o funcionamento do Conselho Federal e dos Conselhos Regionais de Despachantes Documentalistas serão disciplinados em seus estatutos e regimentos, mediante decisão do plenário de seu Conselho Federal, composto pelos representantes de todos os seus Conselhos Regionais.
Art. 3º (VETADO)
Art. 4º (VETADO)
Art. 5º Não há hierarquia nem subordinação entre os Despachantes Documentalistas, servidores e funcionários públicos.
Art. 6º O Despachante Documentalista tem mandato presumido de representação na defesa dos interesses de seus comitentes, salvo para a prática de atos para os quais a lei exija poderes especiais.
Parágrafo único. O Despachante Documentalista, no desempenho de suas atividades profissionais, não praticará, sob pena de nulidade, atos privativos de outras profissões liberais definidas em lei.
Art. 7º As atuais diretorias do Conselho Federal e dos Regionais serão substituídas, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da publicação desta Lei, por membros eleitos por sufrágio do qual participarão profissionais alcançados pelo disposto nesta Lei já habilitados a atuar junto a órgãos públicos, cuja inscrição junto ao respectivo Conselho fica assegurada.
Art. 8º (VETADO)
Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 12 de dezembro de 2002; 181º da Independência e 114º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Paulo de Tarso Ramos Ribeiro
Paulo Jobim Filho

PROJETO DE LEI N.º 2.871, DE 2019

(Do Sr. Fábio Faria)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - CTB - para adequar as normas de trânsito às novas modalidades e equipamentos de transporte urbano.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2606/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas **e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos** deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas **e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos** no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas **e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos** nos passeios.

.....

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

.....

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

.....

13 – equipamento de autopropulsão; (NR)

III - quanto à categoria:

.....

f) de uso compartilhado. (NR)

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

.....

VI - para as bicicletas e **equipamentos de mobilidade individual autopropelidos**, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta ou **equipamento de mobilidade individual autopropelido**:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 255. Conduzir bicicleta **ou equipamentos de mobilidade individual autopropelidos** em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta ou do **equipamento de mobilidade individual autopropelido**, mediante recibo para o pagamento da multa."

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

JUSTIFICATIVA

A proposição ora apresentada vem em consonância com as transformações dos meios de transporte urbano, especialmente motivada pelos novos equipamentos autopropelidos de mobilidade urbana. Diversas empresas de plataformas digitais estão oferecendo serviços compartilhados de aluguel e uso de bicicletas, patinetes elétricas e outros equipamentos de mobilidade. O Código de Trânsito Brasileiro não trata especificamente sobre as regras de usos desses equipamentos e tampouco prevê regras de segurança relacionadas a essas novas modalidades de transporte.

Diante dessa tendência torna-se necessário uma atualização e adequação das normas Brasileiras de trânsito para contemplar os novos equipamentos de autopropulsão. A proposição ora apresentada pretende formalizar que as regras atinentes ao uso de bicicletas sejam estendidas aos equipamentos de autopropulsão, tais como as patinetes e bicicletas elétricas.

Entre as alterações, possibilita-se o uso desses equipamentos em vias públicas em caráter excepcional, apenas nas vias em que não houver ciclovias, ciclofaixas ou acostamentos. O dispositivo garante a preferência destes meios de transporte em relação aos automóveis. A depender de autorização de autoridades locais os equipamentos poderão circular sobre os passeios.

Cria-se uma nova espécie de passageiros, qual seja o equipamento de autopropulsão. Quanto à

categoria traz a modalidade de **uso compartilhado**, em que o equipamento não é nem individual, de propriedade do usuário, e nem de aluguel, tratando-se de nova modalidade de uso compartilhado.

A medida ainda impõe que esses equipamentos possuam alguns itens de segurança, os mesmos estabelecidos às bicicletas: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

Por fim, as alterações estipulam penalidades na forma de multa ou apreensão do equipamento para aqueles que trafegarem com os equipamentos sobre passeios onde não seja permitido o trânsito. Também atribui ao motorista a mesma responsabilidade de distância mínima e ultrapassagem de bicicletas aos equipamentos de autopropulsão.

Entendendo que as alterações propostas são de preocupação com a segurança do transito desses equipamentos e de seus usuários, sem inviabilizar a oferta dessas plataformas compartilhadas, conto com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das sessões, em 14 de maio de 2019.

Deputado **FÁBIO FARIA**
PSD/RN

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. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

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.
.....

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.
Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.
Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.
Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.
Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.
§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. *(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.
§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.
§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.
Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.
§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.
Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de*

4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....
Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:
Infração - média;
Penalidade - multa.
Art. 202. Ultrapassar outro veículo:
I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*
.....
Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:
I - advertência por escrito;
II - multa;
III - suspensão do direito de dirigir;
IV - *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
VI - cassação da Permissão para Dirigir;
VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.
§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.
§ 2º (VETADO)
§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.053, DE 2019

(Do Sr. André de Paula)

Dispõe sobre o compartilhamento de veículo e equipamento individual autopropelido, destinado a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizado por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7342/2014.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.1º Esta Lei dispõe sobre o compartilhamento de veículos e equipamentos individuais autopropelidos, destinados a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizado por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo único. Os patinetes elétricos, as bicicletas elétricas e os equipamentos similares são equiparados, para todos os efeitos, como veículos ou equipamentos individuais de micromobilidade autopropelidos.

Seção I
Das Definições

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - micromobilidade: serviço de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos destinados ao transporte e ao deslocamento em vias públicas urbanas, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II – veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos: bicicletas, patinetes e equipamentos similares dotados de motor de propulsão elétrica, com dimensões reguladas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, conforme normatização do órgão de metrologia legal, não equiparável a motocicleta, motoneta ou ciclomotor;

III - operadoras de micromobilidade: empresas destinadas à exploração de serviços de micromobilidade;

IV - sistemas ou serviços de compartilhamento: serviços de locação de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos por prazo certo e determinado, disponibilizados para uso público compartilhado em via pública urbana; e

V - sistemas *dockless*: sistemas de compartilhamento de equipamentos elétricos de micromobilidade em que a retirada e a devolução não são realizadas exclusivamente em estações físicas.

Seção II

Dos Princípios e Diretrizes da Micromobilidade Urbana

Art. 3º A micromobilidade prevista nesta Lei está fundamentada nos seguintes princípios:

I – democratização do uso dos serviços de micromobilidade;

II – promoção da segurança viária e do ordenamento urbano;

III - incentivo do desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso do serviço compartilhado de micromobilidade;

IV – utilização de modo sustentável e eficiente do espaço urbano; e

IV – incentivo aos deslocamentos de curtas distância e duração.

Art. 4º A micromobilidade prevista nesta Lei está fundamentada nas seguintes diretrizes:

I – incentivar a integração com os demais modais de transporte;

II – fomentar a integração da micromobilidade ao sistema urbanístico e legal das cidades;

III – priorizar a segurança nos deslocamentos das pessoas;

IV – integrar-se com a infraestrutura cicloviária, priorizando a operação em locais próximos a ciclovias e ciclofaixas; e

V – promover a oferta de serviços ao usuário, com informações claras, legíveis, de fácil compreensão e operacionalidade.

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 5º São direitos dos usuários dos serviços de micromobilidade, sem prejuízo dos previstos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990:

I - receber o serviço adequado, com manutenção apropriada do equipamento;

II - ser informado de forma clara e acessível sobre o manuseio e a operação dos equipamentos, bem como das recomendações de segurança;

III - ter condições de segurança e acessibilidade para a utilização dos equipamentos de micromobilidade; e

IV – receber orientação sobre as normas de trânsito e suas atualizações.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 6º Compete aos municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de compartilhamento de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos em vias públicas urbanas, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 1º É vedado a oferta de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, cujo uso seja destinado às estradas e às rodovias.

§ 2º O serviço de compartilhamento de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos não é atividade pública, não estando sujeito a autorização, permissão ou concessão pública.

Art. 7º O uso do veículo ou equipamento elétrico de micromobilidade individual autopropelido é exclusivamente individual, vedada a utilização por menores de dezesseis anos, salvo os menores entre doze e dezesseis anos acompanhados dos pais ou responsável legal.

Parágrafo único. A identificação do usuário de veículo ou equipamento elétrico de micromobilidade individual autopropelido é de inteira responsabilidade da operadora de microbilidade, sendo permitida a identificação biométrica ou outro instrumento que garanta a autenticidade, a segurança e a confiabilidade da identificação.

Art. 8º Os veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos devem alcançar velocidade máxima de 6 km/h em passeios públicos e áreas de circulação de pedestres e velocidade máxima de 25 km/h em ciclovias e ciclofaixas, nos termos do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 9º Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos, conforme definido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 1º O estacionamento dos veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição, não podendo ser um obstáculo para o caminho e a circulação dos pedestres.

§ 2º A forma adequada de estacionar veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos deve observar as seguintes diretrizes, sem prejuízo de outras vedações estabelecidas pela legislação de trânsito e ordenamento urbano:

I - preservar, no mínimo, 1,5 m para livre circulação de pedestres;

II - preservar o livre acesso a entradas e saídas de estabelecimentos;

III - preservar o espaço de parada e circulação para todos os tipos de veículos e;

V - preservar as vagas de estacionamento de veículos.

§ 3º Constitui obrigação da Operadora de Micromobilidade o recolhimento dos veículos e equipamentos que estiverem danificados ou inoperantes no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após o estacionamento, sendo vedado o seu abandono em área pública.

§ 4º Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos que forem estacionados em área pública causando prejuízo à micromobilidade e ao ordenamento urbano, devem ser recolhidos no prazo máximo de nove horas após a notificação da Operadora de Micromobilidade, sem prejuízo de outras vedações estabelecidas pela legislação de trânsito e ordenamento urbano.

Art. 10. É de responsabilidade das Operadoras de Micromobilidade a realização permanente de ações preventivas e educativas para incentivar o cumprimento, pelos usuários, das regras sobre a correta circulação e utilização dos espaços públicos para estacionamento.

CAPÍTULO IV
DOS SERVIÇOS DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS DE MICROMOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS

Art. 11. A exploração dos serviços de micromobilidade individual por meio de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos deverá ser executada por Operadora de Micromobilidade cadastrada no âmbito municipal.

Art. 12. A Operadora de Micromobilidade deverá registrar, armazenar e zelar pela garantia da privacidade dos dados pessoais dos usuários, assim como colaborar com o poder público municipal, fornecendo dados necessários, quando solicitado, para fins de controle e avaliação dos serviços, conforme regulamentação específica de cada município.

Art. 13. É responsabilidade de cada Operadora de Micromobilidade a implantação

e manutenção de vagas dedicadas aos veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos em operação, conforme regulamentação específica de cada município.

Art. 14. Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual devem conter indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna e outros equipamentos de segurança estabelecidos na legislação de trânsito.

Art. 15. O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

"ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

.....

BICICLETA ELÉTRICA – veículo de duas rodas com pedalagem assistida, dotado de motor elétrico com potência máxima de 350 W (watts) e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora, equiparado à bicicleta para efeitos deste Código.

.....

EQUIPAMENTO DE MICROMOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDO: veículo elétrico de duas ou três rodas, equiparado a bicicleta elétrica, com circulação permitida em áreas de circulação de pedestres com velocidade máxima de seis quilômetros por hora e nas ciclovias e ciclofaixas com velocidade máxima de vinte quilômetros por hora.

....." (NR)

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo regular o compartilhamento dos veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelido, como sendo os patinetes e as bicicletas elétricas, assim como as bicicletas convencionais, disponibilizada nos centros urbanos do país, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Os centros urbanos experimentaram um crescimento exacerbado nas últimas décadas. Este fato, somado a insuficiência de investimentos em mobilidade urbana, criou uma lacuna mercadológica que vem sendo suprida por empresas baseadas em alta tecnologia que passaram a disponibilizar equipamentos inovadores os quais

podem se tornar, ao mesmo tempo, solução e impacto negativo para a sustentabilidade urbana, caso não sejam adotadas as medidas legais para o seu disciplinamento.

Caminhadas de curtas distâncias nas grandes cidades demandam esforço físico, além do enfrentamento dos entraves causados pelo trânsito. Assim, em diversas cidades do mundo este trajeto pode ser feito com bicicletas e patinetes elétricos alugáveis, capazes de transportarem uma pessoa em trajetos curtos. Corresponde a mais um serviço nos moldes disruptivos, similares ao Uber e ao Airbnb.

O aluguel de patinetes elétricos tem tomado conta da maioria das cidades do país. A nova forma de transporte é interessante para deslocamentos curtos, sendo eficiente pelo controle via GPS e pela baixa e segura velocidade imprimida pelos equipamentos.

Há um novo cenário se instalando por meio das tecnologias, a partir da mudança dos processos tradicionais de mobilidade urbana. Sendo assim, a mobilidade por meio de automóvel individualizado se tornará obsoleta com o surgimento dessa nova matriz de pensamento em mobilidade urbana, focada na economia e na sustentabilidade.

O transporte individual por meio de automóvel não será a opção mais viável para curtas distancias com o surgimento desses aplicativos, que inserem patinetes e bicicletas elétricas nas cidades do país. É necessário que seja criado uma cultura de harmonização entre as políticas de mobilidade e o empreendedorismo daqueles quem tem potencial para gerar emprego e renda, pois esse formato de compartilhamento é uma atividade com forte impacto socioecônomico.

Em São Paulo um decreto abriu caminho em 2018 para a chegada desses serviços, enquanto Fortaleza e Florianópolis já se construiram uma legislação municipal específica para a micromobilidade por meio de equipamentos autopropelidos compartilhados. No entando, é necessário que haja uma referência nacional, evitando, inclusive, o excesso de burocratização, como a exigência de autorização, permissão ou concessão, como se atividade pública fosse.

As empresas devem ser responsáveis por uma série de questões relacionadas a segurança e organização do espaço público, de modo que as bicicletas e patinetes não sejam estacionadas em locais que dificultem a mobilidade de pedestres e demais veículos. Além disso, não se pode permitir o surgimento de uma nova forma de lixo

urbano, com o possível abandono de equipamentos obsoletos ou irrecuperáveis. Também são necessárias campanhas de conscientização e educação dos usuários de forma a promover a direção defensiva.

Diversas cidades, onde o serviço foi disponibilizado, estão tomando providências para que os equipamentos não causem mais transtornos à vida cotidiana. Em São Francisco, nos Estados Unidos, por exemplo, as empresas precisarão de uma licença para operar o serviço, algo que não foi exigido no início. Qualquer veículo que esteja pelas calçadas ou em uso fora dos moldes da permissão pagará uma multa de US$ 100 por dia, assim como as companhias que operem sem a permissão não terão direito a entrar no programa.

As Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN nº 315/2009, nº 375/2011 e nº 465/2013 estabeleceram regras de circulação e uso de equipamentos obrigatórios para os patinetes e bicicletas elétricas. Há, portanto, normas específicas para esses veículos, mas não há para o funcionamento dos aplicativos de compartilhamento, principalmente pelo fato de eles inserirem veículos com baixa potência, mas motorizados, no sistema de trânsito e transportes dos municípios.

Importante observar que a Resolução do CONTRAN nº 375/2011 trouxe regramento específico para os equipamentos de micromobilidade individual autopropelidos, como é o caso dos patinetes elétricos, permitindo o tráfego dos equipamentos apenas em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, nas seguintes condições:

“I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.”

Assim, os patinetes, como equipamento de micromobilidade individual autopropelido, não se comparam aos ciclomotores e não possuem, para a sua condução, obrigação legal de registro, licenciamento, utilização de capacete e habilitação.

Verifica-se assim, a crescente demanda por opções de micromobilidade urbana nas cidades brasileiras e a urgente necessidade de suporte por meio de políticas sustentáveis, considerando, inclusive, que se trata de iniciativa de investimento privado, ou seja, o empreendedorismo contribuindo com a mobilidade urbana e o bem-

estar social e ambiental. Portanto, não se pode, por meio de norma restringir a aplicação, mas regular para garantir segurança jurídica a quem empreende e aos usuários desse modelo de serviço.

Por fim, percebe-se que as novas tecnologias de equipamentos individuais autopropelidos, *operados por meio de plataformas digitais,* exigem um rápido posicionamento por parte dos entes públicos, visando garantir as condições necessárias para uma operação segura e confiável, capaz de contribuir para a sustentabilidade dos centros urbanos, além de reconhecê-la como uma atividade econômica capaz de gerar emprego e renda.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2019.

Deputado André de Paula
PSD/PE

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 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR
CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.
Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.
Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.
.....
.....

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
§ 2º 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.
§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
§ 4º (VETADO)
§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:
ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.
AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.
BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.
BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.
BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.
BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 315, DE 8 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.
Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito, resolve:
Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinqüenta quilômetros por hora)
§ 1º - Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura. (Renumerado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação depedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições: (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)
.....
.....

RESOLUÇÃO N° 375, DE 18 DE MARÇO DE 2011

Acrescenta os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto Nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:
Art.1º Acrescentar os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º, da Resolução Nº 315, de 8 de maio de 2009, com a seguinte redação:
'Art. 1º .....
§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação depedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:
I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao Art. 1º da Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, do CONTRAN, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;
Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;
Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a

segurança do trânsito;
Considerando o que consta no processo administrativo nº 80001.003430/2008-78, resolve:
Art. 1º O parágrafo único do artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009 fica renumerado para § 1º.
Art. 2º Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, co a seguinte redação:
Art 1º...
§ 1º ....
§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:
I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.650, DE 2019

(Do Sr. Milton Vieira)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o emprego dos aparelhos de fiscalização eletrônica de trânsito

DESPACHO:
APENSE-SE AO) PL-152/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 280 e acrescenta definições no Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o emprego dos aparelhos de fiscalização eletrônica de trânsito.

O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2-A:

"Art. 280.....

.....

§ 2º-A O aparelho eletrônico de fiscalização deverá ser do tipo fixo, sendo vedada a utilização de equipamentos do tipo móvel, estático ou portátil.

....." (NR)

O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido das seguintes definições:

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

• MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO ESTÁTICO - medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

• MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO - medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

• MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO MÓVEL - medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

• MEDIDOR DE VELOCIDADE DO TIPO PORTÁTIL - medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

O uso indiscriminado dos equipamentos de fiscalização eletrônica, sem a observância dos critérios técnicos aplicáveis, tem sido prática rotineira em nosso País. Muitas vezes, esses aparelhos são operados de forma camuflada, em trecho de via sem histórico de acidentes, com o simples objetivo de aplicar a penalidade de multa ao cidadão. São armadilhas prontas, à espera dos condutores desavisados.

Esse emprego abusivo dos radares tem abastecido os cofres públicos com mais de dez bilhões de reais por ano, comprovando o que se convencionou chamar de “indústria de multas” no Brasil.

Indubitavelmente, sabemos da importância desses dispositivos para a segurança do trânsito. Porém, diante da flagrante situação abusiva, cabe a este Parlamento colocar o necessário freio no emprego desregrado desses aparatos tecnológicos, com o objetivo de proteger os cidadãos da fúria arrecadatória dos órgãos de trânsito.

O projeto de lei que ora apresentamos disciplina o emprego dos radares na fiscalização de trânsito em nosso País, com o objetivo de proibir a utilização dos aparelhos dos tipos móvel, estático ou portátil, permitindo-se apenas o uso dos radares fixos.

Por tratar-se de importante modificação legislativa no Código de Trânsito Brasileiro, esperamos contar com o apoio dos demais Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 7 de maio de 2019.

Deputado MILTON VIEIRA

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 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 21/1/1998)*

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão

interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados

irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga

e passageiro.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO

(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)

PROJETO DE LEI N.º 2.909, DE 2019

(Do Sr. Guilherme Derrite)

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, para criar um novo tipo penal que previne e pune a conduta de desrespeito à fiscalização de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta norma altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, e cria um novo tipo penal que previne e pune adequadamente a conduta de desrespeito à fiscalização de trânsito empreendida por autoridades competentes e seus agentes.

Art. 2º A Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do artigo 312-B, nos termos seguintes:

“Art. 312-B. Opor-se à execução de ato legal de fiscalização de trânsito, mediante:

I - desrespeito à ordem de parada;

II - evasão de fiscalização de trânsito na condução de veículo automotor;

III - geração, por meio de manobras evasivas ou condução temerária, de risco às pessoas ou ao patrimônio alheio;

IV - violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

§ 1º - Se o ato, em razão da oposição, não se executa:

Pena - reclusão, de um a três anos.

§ 2º - As penas deste artigo são aplicáveis sem prejuízo das correspondentes aos eventuais crimes contra a pessoa ou ao patrimônio também cometidos". (NR)

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei possui o escopo de alterar a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, e, assim, criar um novo tipo penal que previne e pune a perniciosa e altamente deletéria conduta de desrespeito à fiscalização de autoridades e agentes de trânsito.

Infelizmente, a experiência policial revela que são deveras recorrentes os casos de desrespeito à fiscalização de trânsito, que são comportamentos que vão desde a mera desobediência à autoridade competente e/ou a seus agentes, até a grave conduta comumente chamada de "furo de bloqueio", as quais são, sob o ponto de vista de organização social e de manutenção da ordem pública, muito prejudiciais e que, inevitavelmente, redundam em sérios problemas, como, por exemplo, danos ao patrimônio público e privado, atropelamentos a transeuntes, a policiais e a agentes públicos, os quais, tragicamente, por vezes ocasionam até mesmo a morte de profissionais em situação de atividade e de pessoas inocentes.

E é por este motivo que emerge da realidade social hodierna, de modo evidente, entre outras relevantes ações estatais que se fazem necessárias, como a educação o para o trânsito, a necessidade de alteração legislativa a fim de que o Estado passe a tratar de forma mais gravosa e atentamente as condutas tendentes à oposição à execução de atos legais de fiscalização de trânsito mediante (i) o desrespeito à ordem de parada; (ii) a evasão de fiscalização de trânsito na condução de veículo automotor; (iii) a geração, por meio de manobras evasivas ou condução temerária, de risco às pessoas ou ao patrimônio alheio; (iv) a violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio; pois estas possuem elevado potencial de riscos e de danos à Administração, às pessoas e ao patrimônio público e privado.

Nesta senda, há de se esclarecer que a análise das estatísticas policiais e dos órgãos públicos responsáveis pela segurança viária (atuantes na engenharia e fiscalização de trânsito) lamentavelmente revela que as condutas suprarreferenciadas são rotineiras e altamente nocivas para a vida em sociedade: são recorrentes os casos de condutores que, ao desrespeitar as fiscalizações de trânsito e/ou os bloqueios policiais, (a) atropelam transeuntes e agentes públicos, ocasionando graves lesões corporais, ou até mesmo a morte de pessoas inocentes; (b) geram colisões entre veículos, particulares e/ou estatais, proporcionando, inevitavelmente, relevantes prejuízos materiais; (c) perturbam a ordem pública e a paz social ao transitar nas vias públicas em fuga e/ou velocidade incompatível, gerando, assim, grave risco a pedestres e

demais condutores que trafegam nas vias.

Assim, a compreensão humana mediana há de concluir que comportamentos humanos que geram perversos resultados como estes acima citados (entre outros tão ou mais nefastos), devem ser repelidos e evitados pelo Estado, o qual, até o presente momento mostrou-se incapaz de controlar tais atos e de cumprir o seu papel de garantir a paz social mediante o emprego de outros ramos do Direito menos intensos que o Direito Penal.

Sendo assim, é impositivo que o Estado brasileiro passe a empregar o Direito Penal para prevenir e punir condutas como as ora discutidas, já que este é a disciplina do Direito Público que regula o exercício do poder punitivo do Estado e que objetiva a redução de comportamentos (como estes presentemente discutidos) considerados altamente reprováveis ou danosos ao organismo social, e que afetam bens jurídicos indispensáveis à própria conservação e o progresso da sociedade: como indiscutivelmente é a segurança viária e o trânsito de nossas vias públicas.

Nesta linha, deve-se esclarecer, conforme revela a mera observação da realidade, que o Direito Administrativo, e outras esferas do Direito menos impositivas, como é o Direito Civil, por exemplo, mostraram-se ineficientes para tal mister.

E, portanto, a *utima ratio* do Direito e da atuação estatal deve ser trazida à baila para que, com a sua força vinculante e coercitiva, a legislação pátria passe a ser capaz de garantir ao Estado a eficácia de sua obrigatória função de impedir novas tragédias no trânsito de nossas cidades e de salvaguardar a população e o patrimônio público e o privado de exposições e prejuízos desnecessários e evitáveis.

Outrossim, a presente proposta de inovação legislativa, além de tipificar a conduta de opor-se à execução de ato legal de fiscalização de trânsito, estabelece como preceito secundário para a eventual novel norma penal a sanção de detenção de seis meses a dois anos, e também estabelece que se o ato de fiscalização de trânsito, em razão da oposição, não se executar, a pena a ser impingida deve ser mais elevada, quer seja de reclusão, de um a três anos, por conta da maior gravidade de tal ato e, sobretudo, por conta dos malefícios que tal conduta ocasiona para a Administração e para o relevante serviço público que esta desempenha.

Ainda, a fim de explicar os preceitos secundários da norma penal ora proposta, no que tange ao *caput*, atendendo aos consolidados princípios trazidos pela doutrina jurídico-penal quanto à Teoria das Penas, propõe-se uma sanção penal de detenção, de seis meses a dois anos e, sendo assim, a pena mínima, por não ser superior a 1 (um) ano, permitirá a aplicação da suspensão condicional do processo, prevista no artigo 89, da Lei n° 9.099/95; e a pena máxima, igual a 2 (dois) anos, fará com que se trate, *a priori*, de infração penal de menor potencial ofensivo, e que este crime processe-se sob o rito sumaríssimo dos Juizados Especiais Criminais.

Por seu turno, quanto ao parágrafo primeiro ora proposto, este traz uma figura qualificada se, em razão do desrespeito à fiscalização de trânsito, o ato legal (de fiscalização e ordenamento de trânsito) deixar de ser realizado, e, neste caso, a pena de reclusão proposta, de um a três anos, fará com que o rito seja o ordinário e que alguns dos institutos despenalizadores insculpidos na Lei n° 9.099/95 deixem de ser aplicados, tudo por conta da maior gravidade do ato e das conseqüências mais danosas que a Administração e os serviços públicos essenciais experimentam com tal conduta (o maior grau de reprovabilidade do comportamento).

Nesta linha, no parágrafo segundo, propõe-se que as penas propostas "sejam aplicáveis sem prejuízo das correspondentes aos eventuais crimes contra a pessoa ou ao patrimônio também cometidos", e, assim, estabelece-se um concurso material necessário com outros crimes autônomos como a lesão corporal ou de homicídio na direção de veículo automotor e o dano, entre outros possíveis de ocorrerem em decorrência da conduta inicial que se pretende

criminalizar.

Sendo assim, feita esta singela explanação sobre a proposta, esclarece-se que, subsidiariamente, este Projeto de Lei também visa a apoiar e fomentar as discussões sobre a segurança viária e também mobilizar a sociedade e o Congresso Nacional em prol do tema, filiando-se, por conseguinte, ao movimento "Maio Amarelo: Atenção Pela Vida[16]". De tal sorte, apresenta-se, oportunamente, este PL nesta data, pois, "em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito" e, "com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza"[17].

Destarte, trazem-se à baila os relevantes dados sobre a problemática ora atacada e que se pretende minimizar com a proposta ora apresentada:

> "A Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito". O documento foi elaborado com base em um **estudo da OMS (Organização Mundial da Saúde) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com seqüelas**.
>
> São três mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade; o segundo, na faixa de 5 a 14 anos; e o terceiro, na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US$ 518 bilhões por ano ou um percentual entre 1% e 3% do PIB (Produto Interno Bruto) de cada país.
>
> **Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa de mortalidade) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos**. A intenção da ONU com a "Década de Ação para a Segurança no Trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2020." (Projeto Maio Amarelo, Extraído de https://maioamarelo.com/o-movimento, consulta em 9 de maio de 2019) (Grifos e negritos nossos).

Portanto, tendo em vista (a) os dados supracitados, (b) que a adoção de medidas eficazes para a redução de acidentes de trânsito é uma demanda urgente em nossa sociedade, (c) que o trânsito deve ser seguro para todos em qualquer situação e (d) que o papel do Estado neste ponto é primordial, apresenta-se a presente proposição de alteração legislativa com especial respeito aos Princípios do Direito Penal pátrio, sobretudo:

(i) o Princípio da Fragmentariedade, pois o Estado deve, por meio do Direito Penal, proteger os bens jurídicos mais importantes e intervir nos casos de maior gravidade (exatamente como ora é proposto);

(ii) o Princípio da Intervenção Mínima, pois o Estado deve intervir na realidade sociedade, por intermédio do Direito Penal quando os outros ramos do Direito não conseguirem prevenir a

[16] Extraído de https://maioamarelo.com/o-movimento, consulta em 9 de maio de 2019.
[17] O amarelo simboliza a atenção, a sinalização e também a advertência no trânsito.

conduta ilícita e/ou proteger os bens jurídicos relevantes (no caso em tela, o Direito Administrativo mostrou-se ineficaz para resolver, sozinho, a problemática do desrespeito à fiscalização de trânsito e das consequências nefastas de tal conduta);

(iii) o Princípio da Ofensividade, pois o Estado deve intervir com a *ultima ratio* do Direito sempre que, além de ser reprovável, uma conduta humana ofender um bem jurídico provocando uma lesão efetiva ou um perigo concreto a um bem elegido como relevante pela sociedade.

Por fim, esclarece-se que a medida ora proposta é essencial para que o Brasil passe a empreender um efetivo combate aos crimes de trânsito e às suas trágicas consequências, e, assim, passe a praticar uma punição eficaz de criminosos que ousam desafiar a soberania estatal e a autoridade dos agentes públicos destacados para manter a ordem pública nas vias de nossas cidades.

Portanto, na busca da realização da Justiça e em face da extrema relevância da medida aqui proposta, conta-se com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para a rápida aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 15 de maio de 2019,
apoiando e filiando-se ao movimento Maio Amarelo de conscientização e de respeito no trânsito.

GUILERME DERRITE
DEPUTADO FEDERAL
PP-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 XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Dos Crimes em Espécie

.....

Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando

da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

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 pú- blica 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. *(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)*

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 313. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de sessenta dias da publicação deste Código.

.....
.....

LEI Nº 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995

Dispõe sobre os Juizados Especiais Civis e Criminais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III
DOS JUIZADOS ESPECIAIS CRIMINAIS
DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Seção VI
Disposições Finais

Art. 88. Além das hipóteses do Código Penal e da legislação especial, dependerá de representação a ação penal relativa aos crimes de lesões corporais leves e lesões culposas.

Art. 89. Nos crimes em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a um ano, abrangidas ou não por esta Lei, o Ministério Público, ao oferecer a denúncia, poderá propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes os demais requisitos que autorizariam a suspensão condicional da pena (art. 77 do Código Penal).

§ 1º Aceita a proposta pelo acusado e seu defensor, na presença do Juiz, este, recebendo a denúncia, poderá suspender o processo, submetendo o acusado a período de prova,

sob as seguintes condições:

I - reparação do dano, salvo impossibilidade de fazê-lo;

II - proibição de freqüentar determinados lugares;

III - proibição de ausentar-se da comarca onde reside, sem autorização do Juiz;

IV - comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente, para informar e justificar suas atividades.

§ 2º O Juiz poderá especificar outras condições a que fica subordinada a suspensão, desde que adequadas ao fato e à situação pessoal do acusado.

§ 3º A suspensão será revogada se, no curso do prazo, o beneficiário vier a ser processado por outro crime ou não efetuar, sem motivo justificado, a reparação do dano.

§ 4º A suspensão poderá ser revogada se o acusado vier a ser processado, no curso do prazo, por contravenção, ou descumprir qualquer outra condição imposta.

§ 5º Expirado o prazo sem revogação, o Juiz declarará extinta a punibilidade.

§ 6º Não correrá a prescrição durante o prazo de suspensão do processo.

§ 7º Se o acusado não aceitar a proposta prevista neste artigo, o processo prosseguirá em seus ulteriores termos.

Art. 90. As disposições desta Lei não se aplicam aos processos penais cuja instrução já estiver iniciada.

Art. 90-A. As disposições desta Lei não se aplicam no âmbito da Justiça Militar. *(Artigo acrescido pela Lei nº 9.839, de 27/9/1999)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.272, DE 2019

(Do Sr. Charles Fernandes)

Obriga-se aos fabricantes de bicicletas a gravarem um número de série e aterem o mesmo numero em suas notas ficais. Acrescentando o art. 114-A na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1250/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica criado o art. 114-A na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

114-A. As bicicletas serão identificadas obrigatoriamente por caracteres gravados.

§1º. A gravação, que não poderá ser alterada, deverá ser feita pelo fabricante, e os caracteres devem identificar o modelo da bicicleta, o fabricante e o ano de produção.

§2º. Os comerciantes devem informar o número de identificação nas notas fiscais.

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

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente o Brasil sofre graves problemas de mobilidade urbana. Os meios de transporte coletivo já não atendem a população de maneira eficiente, e os constantes congestionamentos de veículos têm se tornado rotina, não só nas grandes centros, mas também nas cidades de pequeno e médio porte.

Diante desse cenário, as bicicletas têm se tornado um importante meio de transporte, Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), Segundo O Cadastro Nacional de Bicicletas Roubadas – (http://www.bicicletasroubadas.com.br), cresce cada vez mais os roubos. E os órgãos de investigação ficam de mãos atadas por terem difícil identificação.

No entanto, O Código de Trânsito Brasileiro considera a bicicleta um veículo, de acordo com o seu art. 96, II, “a”, 1, mas não estabeleceu parâmetros para sua identificação. Por sua vez essa proposição determina que os fabricantes gravem caracteres em bicicleta e os comerciantes os informem na nota fiscal.

Facilitando com isso as investigações sobre furtos e roubos no Brasil.

Assim, solícitos aos nobres colegas, que aprovem este Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 04 em junho de 2019.

Charles Fernandes
Deputado Federal
PSD/BA

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

Art. 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.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.

§ 1º A gravação será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que faça, modificações da identificação de seu veículo.

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 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. *(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)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.294, DE 2019

(Do Sr. Wilson Santiago)

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as características do capacete de uso obrigatório por motociclista e seus passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4986/2013.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º O inciso I do art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 54. . .....

Parágrafo Primeiro. O capacete de que trata o inc. I deverá manter a face do usuário plenamente identificável.

Parágrafo Segundo. É obrigatório constar no capacete, de forma visível, o número do Cadastro de Pessoa Física – CPF do passageiro ou outro meio que possa individualizar sua identificação, conforme resolução do Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN. (NR)"

Art. 2º O inciso I do art. 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 55. .....

Parágrafo Primeiro. O capacete de que trata o inc. I deverá manter a face do usuário plenamente identificável.

Parágrafo Segundo. É obrigatório constar no capacete, de forma visível, o número do Cadastro de Pessoa Física – CPF do passageiro ou outro meio que possa individualizar sua identificação, conforme resolução do Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN. (NR)"

Art. 3º O inciso I do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 244.....

I – sem usar capacete identificado com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com o disposto nos arts. 54 e 55 e com as normas e especificações aprovadas pelo Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN;

.....(NR)"

Art. 4º Para fins de aplicação da nova legislação o CONTRAN regulamentará esta lei no prazo máximo de sessenta dias da sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor em noventa dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação vigente cuida da segurança dos usuários do transporte em veículos de duas rodas. Entretanto, a crescente violência urbana tem permitido a utilização desse tipo de veículo para o cometimento de crimes por ser este um excelente instrumento que facilita a fuga dos meliantes, com rapidez e desempenho. Neste sentido, se faz urgente a criação de normas que facilitem as investigações, com possibilidade de identificação imediata do condutor desses veículos, permitindo, assim, que as autoridades cheguem a autoria dos delitos cometidos e punam os seus responsáveis.

Nos arts. 54 e 55 do Código Brasileiro de Trânsito está estabelecida a obrigatoriedade do uso de capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores para os condutores ou passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Entretanto, não cuida de definir especificações e características que devam ter tais equipamentos, de forma a que seja assegurada a possibilidade de identificação dos ocupantes daqueles veículos.

Em decorrência dessa lacuna na legislação, em muitas cidades de médio e grande porte são registrados todos os dias a ocorrência de elevado número de furtos e roubos envolvendo motociclistas que se valem de capacetes para evitar a sua identificação por vítimas, testemunhas e também de câmeras de filmagens de segurança privada ou pública.

Esta norma será mais um aliado ao combate a violência, contribuindo com os órgãos de segurança pública na prevenção e repressão de crimes praticados com o uso de motocicletas e similares.

Desse modo, tendo em conta a importância do projeto para a segurança pública e combate a violência, conclamo o apoio de meus ilustres Pares congressistas à sua aprovação.

Sala das Sessões, em 04 de junho de 2019.

Deputado WILSON SANTIAGO

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. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.301, DE 2019

(Da Sra. Lauriete)

Estabelece horário de funcionamento dos semáforos em modo intermitente (em alerta) e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica estabelecido como medida preventiva no combate a violência que, no período compreendido entre às 23:00 e 6:00 horas, os semáforos instalados nas localidades de competência federal passam a funcionar no modal intermitente (em alerta)

Art. 2º - Os radares no período descrito no art.1 º desta lei, deixam de registrar multas e/ou as multas registradas serão automaticamente canceladas.

Art. 3º - Fica o poder Executivo responsável de desenvolver programa educativo sobre a normatização do horário disposto no artigo 1º.

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

JUSTIFICAÇÃO

Notadamente é sabido quanto a vulnerabilidade de insegurança que os motoristas estão expostos ao ficarem durante o período mais tarde da noite parados nos semáforos esperando a indicação da luz verde para seguir sua viagem.

Os meios de comunicação têm divulgado de forma reiterada os constantes assaltos sofridos pelos motoristas ao pararem tarde da noite no semáforos, muitos perderam os bem materiais carga, pertences pessoais, veículos e, sobretudo sua própria vida e/ou de seu familiar, sem mensurar o dano psicológico que ficará para sempre

É sabido que os radares são instalados em locais ermos, isolados e, em muitos casos sem a presença de policias para garantir a segurança e a proteção a vida, dever este essencial do Estado. Logo ante a impossibilidade do Estado de prover a segurança devida, não pode o cidadão ficar exposto a própria sorte, tendo apenas o dever de cumprir a regra estabelecida, e o Estado não aportando a medida cabível para o cumprimento do dever por ele estabelecido, realidade esta que urge por ser revista.

Doravante, é sabido que no período das 23:00 às 6:00 h o fluxo de veículo é bem mitigado, o que não expõe ao perigo nem os motoristas nem mesmo os transeuntes.

A mesma medida já vem sendo utilizada com grande êxito por alguns municípios e estados da federação

Trata-se de uma medida importante para o combate a violência bem como melhorar realidade social que vivemos. Esperamos, pelas razões expostas, contar com o apoio dos nobres Colegas para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, 04 de junho de 2019.

Deputada LAURIETE

PROJETO DE LEI N.º 3.345, DE 2019

(Do Sr. Lafayette de Andrada)

Acrescenta o artigo 59-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - estabelecendo as diretrizes gerais sobre o tráfego de patinetes elétricos e similares em vias públicas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2871/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta o artigo 59-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – estabelecendo as diretrizes gerais sobre o tráfego de patinetes elétricos e similares em vias públicas.

"Art. 59-A. A circulação de patinetes elétricos somente se dará em locais de circulação de pedestres, ciclovias ou ciclofaixas.

§ 1º É vedado o trânsito de patinetes elétricos em faixas de rolamento, em razão do risco de compartilhamento de espaço com veículos automotores.

§ 2º Quando houver a necessidade de atravessar a via pública, o usuário do patinete elétrico deverá procurar as passarelas, passagens subterrâneas ou faixas de pedestres. Nesse caso, o usuário do patinete elétrico deverá descer do equipamento para fazer a travessia segura.

§ 3º Entende-se como área de circulação de pedestres, as calçadas, passarelas, quadras, praças, passagens subterrâneas, ou outras

áreas que não ocorra a circulação de veículos automotores.

§ 4º Entende-se como ciclovia, via com pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

§ 5º Entende-se como ciclofaixa a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

§ 7º Os patinetes elétricos deverão conter indicador de velocidade, campainha e indicadores de sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

§ 8º São obrigatórios os seguintes equipamentos de segurança:

I – capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores e sinalização refletiva traseira;

II – colete ou sinalizador reflexivo dianteiro e traseiro, quando a circulação ocorrer no período noturno.

a) o CONTRAN poderá estabelecer outros equipamentos de segurança de uso obrigatório além dos estabelecidos neste parágrafo.

§ 9º É proibido estacionar os patinetes elétricos em calçadas, ciclovias e ciclofaixas que não tenham expressa autorização.

Art. 2º. Aplicam-se, subsidiariamente, ao tráfego de patinetes elétricos, as demais normas deste Código de Trânsito.

Art. 3º. Os municípios deverão editar normas específicas em complementação às diretrizes gerais estabelecidas por esta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os patinetes elétricos, também conhecido por *e-scooters,* vêm se somando, recentemente, aos tradicionais modais de transporte em muitos países do mundo.

Vistos como uma opção mais prática de deslocamento pelas grandes cidades e também mais "limpa", ou seja, menos poluente do que carros, motos, ônibus, por exemplo, o uso desse tipo de transporte tem sido cada vez mais difundido pelo país.

Entretanto, apesar dos patinetes elétricos estarem sendo vistos como uma boa opção de mobilidade ágil e ecologicamente correta surgem, simultaneamente, preocupações que demandam a necessidade de regulamentação

do seu uso pelas vias urbanas, sobretudo, em razão dos riscos envolvendo o seu uso, o trânsito e o convívio com os diferentes modais.

Dessa forma, se de uma lado é importante que o Estado não crie entraves aos investimentos em mobilidade limpa, prática e alternativa para os viajantes urbanos, por outro lado é preciso considerar os riscos envolvendo o uso dos patinetes, a sua interação com os demais meios de transporte e com os pedestres.

Ultimamente, a mídia tem noticiado, com muita preocupação, o uso indiscriminado de patinetes elétricos e o grande número de acidentes ocorridos, muitos, inclusive, de natureza grave, o que tem levado diversos municípios e estados a editarem regulamentações sobre o assunto.

Ocorre que, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal de 1988, compete a União legislar, privativamente, sobre trânsito e transporte, tema esse que já foi pacificado em diversos julgados do Supremo Tribunal Federal.

Nesse sentido, indagado sobre quais as regras que se aplicam ao uso de patinetes elétricos, o Departamento Nacional de Trânsito informou que não existem normas específicas para este tipo de transporte e que caberia ao CONTRAN a sua regulamentação. Por sua vez, o Conselho Nacional de Trânsito tem afirmado que, por tratar-se de uma modalidade específica de transporte, há a necessidade de discussão e de regulamentação da matéria pelo Congresso Nacional.

Assim, atento aos apelos da sociedade e contanto com o apoio dos nobres pares, proponho o presente projeto de lei estabelecendo as diretrizes gerais para esse novo tipo de transporte, permitindo aos municípios a edição de normas complementares, de acordo com suas peculiaridades locais.

Sala das Sessões, em 5 de junho de 2019.

DEPUTADO LAFAYETTE DE ANDRADA - MG
VICE-LÍDER DO PRB

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....

.....

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. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.398, DE 2019

(Da Sra. Edna Henrique)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para instituir itens de sinalização obrigatórios nas passagens de nível.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6337/2013.

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 itens de sinalização obrigatórios nas passagens de nível.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 86-B:

Art. 86-B As passagens de nível deverão ser obrigatoriamente dotadas de cancelas automáticas e sinalizadas com dispositivos sonoros e semáforos de advertência, sem prejuízo da sinalização vertical, horizontal e de outros dispositivos previstos neste Código ou em legislação complementar.

Parágrafo único. “Fora de áreas urbanas, consideradas as características do tráfego

local, poderá ser dispensada a implantação de um ou mais itens previstos no *caput*, mediante decisão fundamentada da autoridade com circunscrição sobre a via."

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

JUSTIFICAÇÃO

As estradas de ferro representam um dos primeiros grandes passos da civilização em busca de meios de transporte eficientes. Hoje, as ferrovias ainda são consideradas uma das alternativas mais racionais para o transporte de grandes cargas entre pontos distantes.

Contudo, a expansão urbana deflagrada paralelamente ao desenvolvimento da malha férrea criou situações indesejadas, nas quais o tráfego das composições dentro das cidades passou a oferecer riscos à segurança e ao bem-estar dos que vivem próximo aos trilhos. Os chamados conflitos ferroviários urbanos são definidos como a situação em que um comboio esteja numa situação perigo eminente ou de desrespeito das regras de segurança obrigatórias.

Infelizmente, os abalroamentos, que ocorrem quando a composição férrea se choca com algum obstáculo (exceto veículo ferroviário), e atropelamentos, colisão com pessoas ou outros seres vivos, são eventos comuns nas interseções entre as linhas de ferro e as ruas e estradas. Entre os acidentes ferroviários, atropelamentos e abalroamentos nas passagens em nível são as que mais causam vítimas e representam até 90% das causas das ocorrências registradas.

Quando uma composição se aproxima da passagem de nível, a pressa, a avaliação precária dos riscos, a desatenção e, em alguns casos, o efeito do álcool e de drogas fazem com que o cidadão decida tentar atravessar a linha férrea antes da passagem do trem. Essa decisão, frequentemente, conduz a desfecho fatal. Vale ressaltar que o número estimado de passagens de nível supera os 12 mil na

malha ferroviária concedida ao transporte de carga, aproximadamente uma a cada 2,3 km de ferrovia, segundo a Confederação Nacional do Transporte.

Assim, nossa proposta se apresenta no sentido de estabelecer itens obrigatórios de sinalização capazes de alertar pedestres e condutores de veículos dos riscos oferecidos pelo cruzamento entre trilhos e a via que utilizam. Esses elementos ajudarão a desencorajar e, em alguns casos como o das cancelas, impedir ações que venham a provocar acidentes.

Concordamos com a Agência Nacional de Transportes Terrestres quando afirma em relatório sobre conflitos ferroviários urbanos que "a remoção de todas as passagens em nível é fundamental para garantir o adequado tráfego de pessoas e veículos". Entendemos, contudo, que a medida aqui sugerida responde à urgência que a situação demanda, ao propor a instalação de elementos de segurança capazes de impactar sensivelmente os índices de abalroamentos e atropelamentos enquanto aguardamos a eliminação gradativa das passagens de nível prevista no § 1º do art. 10 do Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 06 de junho de 2019.

Deputada **EDNA HENRIQUE**
PSDB/PB

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. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 86-A. As vagas de estacionamento regulamentado de que trata o inciso XVII do art. 181 desta Lei deverão ser sinalizadas com as respectivas placas indicativas de destinação e com placas informando os dados sobre a infração por estacionamento indevido. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliar;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

.....

.....

DECRETO Nº 1.832, DE 4 DE MARÇO DE 1996

Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado, na forma do Anexo a este Decreto, o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se o Decreto n° 90.959, de 14 de fevereiro de 1985.

Brasília, 4 de março de 1996; 175° da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Odacir Klein

ANEXO
REGULAMENTO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 10. A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados pela Administração Ferroviária, tendo em vista a segurança do tráfego e observadas as normas e a legislação vigentes.

§ 1º A travessia far-se-á preferencialmente em níveis diferentes, devendo as passagens de nível existentes ser gradativamente eliminadas.

§ 2º Em casos excepcionais, será admitida a travessia no mesmo nível, mediante condições estabelecidas entre as partes.

§ 3° A Administração Ferroviária não poderá deixar isoladas, sem possibilidade de

acesso, partes do terreno atravessado por suas linhas.

§ 4° O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento, bem como pela segurança da circulação no local.

Art. 11. A Administração Ferroviária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão a que executar o serviço mais recente.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.516, DE 2019

(Do Sr. Aureo Ribeiro)

Dispõe sobre a proibição de fiscalização por meio de medidores de velocidade dos tipos: estático, móvel ou portátil, bem como anistia multas, juros de mora e demais acréscimos legais referentes às infrações aplicadas por esses medidores de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei proíbe os órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de usar aparelhos de fiscalização medidores de velocidade dos seguintes tipos:

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

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

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

Art. 2º Ficam anistiadas as multas, os respectivos juros de mora e demais acréscimos legais referentes às infrações aplicadas pelos medidores de

velocidade constantes no artigo 1º.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei busca proibir a fiscalização por meio de medidores de velocidade dos tipos: estático, móvel ou portátil, bem como anistiar as multas aplicadas por esses medidores.

A fiscalização de trânsito deve ser rigorosa e estar sempre em ação para que vidas sejam preservadas. No entanto, o Estado deve buscar medidas de proteção que não só tenha a finalidade de “arrecadar recursos”, mas sim de educar e orientar os condutores de veículos.

O Presidente da República, em maio de 2019, veio a público dizer que quer acabar com os radares móveis em rodovias, os quais chamou de “armadilha para pegar motoristas”.

Essa constante envolvendo a finalidade arrecadatória de multas, em detrimento de sua função pedagógica, é de grande relevância para a sociedade. Pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é dever do Estado a proteção ao trânsito, mas o que observa é que o Governo coloca toda a responsabilidade no cidadão, aumentando a repressão com penalidades cada vez mais severas. Como se isso fosse suficiente para o alcance dos objetivos pretendidos.

A Administração, então, age da forma mais “simples”, investindo cada vez mais na fiscalização do cumprimento das normas, através da intimidação de eventuais infratores. Em análise mais detalhada, no entanto, sabe-se que a motivação para a aplicação de multas vai além. A necessidade de arrecadação pelo Estado cada vez mais se sobrepõe ao dever legal de proteção e educação dos cidadãos.

A administração pública tem o dever de ser transparente. Seus atos devem ser levados ao conhecimento da população. Assim, não se pode admitir essa conduta obscura de apenas punir o condutor, sem educá-lo.

Em virtude da relevância da matéria tratada, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2019.

Deputado **AUREO RIBEIRO**
Solidariedade/RJ

PROJETO DE LEI N.º 3.624, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Nilo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a obrigatoriedade dos centros de formação de condutores oferecerem cursos à distância.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2471/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a obrigatoriedade dos centros de formação de condutores oferecerem cursos à distância.

Art. 2º O art. 156 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

> "Art. 156. .....
>
> Parágrafo único. Todas as autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores deverão oferecer seus cursos presenciais também na modalidade 'a distância'."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O mundo, assim como nosso País, tem passado por profundas mudanças devido ao progresso científico. No âmbito da educação, aproveitando os novos aparatos tecnológicos, várias instituições de ensino já adotam sistema de educação a distância, proporcionando eficiência, conforto e flexibilidade para alunos e professores. Esse sistema também faz chegar a oferta de cursos nas localidades mais isoladas de nosso país.

Em aspectos relacionados ao trânsito, vemos que o emprego de novas tecnologias é amplamente usado, inclusive em instrumentos destinados à fiscalização de trânsito, como câmeras de monitoramento, equipamentos para medição de velocidades e etilômetros.

Entretanto, pouco se avançou na busca pela melhoria da educação voltada para o trânsito. Dessa forma, entendemos que as autoescolas, assim como

outras entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito, deveriam adotar a modalidade “a distância” como forma alternativa a seus cursos presenciais, motivo pelo qual apresentamos a presente proposição.

Confiantes de que essa medida irá contribuir para ampliar o acesso aos cursos de formação de condutores e de reciclagem, principalmente para os brasileiros que moram em regiões mais afastadas dos grandes centros urbanos, contamos com o apoio de nossos ilustres colegas para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2019.

Deputado MARCELO NILO

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. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (VETADO)

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.656, DE 2019

(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para promover a obrigatoriedade da instalação de sistema de monitoramento eletrônico nas rodovias federais, como medida

de fiscalização e de policiamento ostensivo de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-584/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a obrigatoriedade da instalação de sistema de monitoramento eletrônico nas rodovias federais administradas diretamente pelo poder público, assim como àquelas rodovias sob o regime de concessão, como medida de fiscalização e de policiamento ostensivo de trânsito.

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

"Art. 20.....

XII – instalar câmera de monitoramento nos postos de fiscalização rodoviária, como medida fiscalizatória e de policiamento ostensivo de trânsito, de modo a controlar o tráfego e de combater às infrações penais.

.....

Art. 95-A As rodovias federais serão dotadas de sistema de monitoramento eletrônico como medida obrigatória de fiscalização e de policiamento ostensivo de trânsito.

§1º O Poder Público adotará medidas, no prazo de até 1 (um) ano a contar da vigência desta Lei, de modo a estabelecer novas cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias para incluir sistema eletrônico de monitoramento das rodovias federais.

§2º As regras estabelecidas no caput se aplicam aos contratos vigentes e aos novos contratos.

§3º O monitoramento eletrônico, quando possível e conveniente à Administração Pública comporá sistema integrado aos órgãos de

segurança pública dos Estados". (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo implantar nas rodovias federais sistema de monitoramento eletrônico obrigatório, de modo a controlar o tráfego de veículos, assim como fortalecer o policiamento ostensivo das estradas, combatendo infrações penais usualmente praticadas nas estradas brasileiras. O sequestro, o roubo, o contrabando, o descaminho, entre outras infrações penais, são usualmente cometidas nas rodovias, as quais acabam por se tornar o elo, um instrumento dos criminosos, entre a execução e o desfecho de muitos crimes.

O número de ocorrências de roubo de carga registrados nas delegacias do Alto Tietê cresceu 9%, de janeiro a abril deste ano, em comparação ao mesmo quadrimestre do ano passado. Os dados são da Secretaria Estadual de Segurança Pública de São Paulo (SSP/SP). Desse modo, é preciso ampliar os meios de combater a atividade criminal nas rodovias do país, eis que a instalação de sistema de monitoramento eletrônico é um instrumento moderno e eficaz que facilitará a ação policial no combate ao crimes dessa natureza.

Entre outros, o roubo de cargas é um dos principais crimes cometidos em rodovias. Segundo levantamento da Associação Nacional dos Transportadores de Carga & Logística, o número de ocorrências de roubo de cargas em 2013 aumentou 5,5% em relação ao ano anterior, registrando 15,2 mil casos e um prejuízo de R$ 1 bilhão para o setor. Este número é o maior dos últimos dezesseis anos, segundo dados da entidade. A região Sudeste teve o maior registro, com 81,29% dos casos, sendo que os Estados de São Paulo (52,5%) e Rio de Janeiro (23,3%) tiveram mais incidências.

Segundo o Sindicargas, o número de roubos de cargas no Rio de Janeiro aumentou 94,8%, segundo dados comparativos entre novembro de 2013 com o mesmo mês de 2014, divulgados pelo Instituto de Segurança Pública (ISP). Os fatores que mais contribuíram para o crescimento do roubo de cargas são a organização do crime, associada à facilidade na receptação do carregamento, a impunidade e penas brandas.

Esses números preocupantes têm gerado grandes perdas ao Brasil, majorando o custo da produção no País. Além disso, há gastos não computados na pesquisa, como os custos institucionais (processos judiciais e custo de atendimento policial) e custos associados à via e ao ambiente do local do roubo que envolve acidente (danos à propriedade pública e à propriedade privada).

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste projeto de lei, que tem como medida a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito por meio de sistema eletrônico obrigatório de monitoramento das rodovias federais.

Sala das Sessões, em 18 de junho de 2019

Deputado **DIEGO ANDRADE**
PSD/MG

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança

relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às

ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

.....

CAPÍTULO 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 cinqüenta 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.778, DE 2019

(Da Sra. Dra. Soraya Manato)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer multa específica para conduta de transportar rochas ornamentais em desacordo com o regulamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3635/2008.

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 multa específica para conduta de transportar blocos ou chapas serradas de rochas ornamentais em desacordo com o regulamento, aplicável ao motorista e à pessoa jurídica responsável pelo transporte da carga.

Art. 2º O art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

"Art. 231 .....

.....

XI – Transportando blocos ou chapas serradas de rochas ornamentais em desacordo com o regulamentado pelo CONTRAN;

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes);

Medida administrativa – retenção do veículo até o saneamento da irregularidade;

§ 1º.....

§ 2º Aplica-se a multa prevista no inciso XI do *caput* agravada em 20 (vinte) vezes à pessoa jurídica responsável pelo transporte da carga.

§ 3º Em caso de desprendimento da carga com veículo em movimento nas condições descritas no inciso XI do caput, aplica-se a multa agravada em 10 (dez) vezes ao condutor e em 40 (quarenta) vezes à pessoa jurídica responsável pelo transporte da carga. " (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil ocupa, hoje, posição de destaque no mercado internacional de rochas ornamentais. Nossa produção nos coloca entre os cinco maiores e as exportações do setor constituem importante contribuição para a balança comercial e para a economia nacional.

Apesar de ser motivo de orgulho, a indústria ainda enfrenta problemas sérios e, principalmente a atividade de transporte dessas mercadorias, ainda gera externalidades indesejadas na nossa sociedade. Há poucos dias, na Rodovia BR-101, no Espírito Santo, uma pedra de granito se soltou de uma carreta atingindo de modo fatal uma família inteira que trafegava em sentido contrário. Longe de ser exceção, essa ocorrência é apenas mais uma das inúmeras que infelizmente assombram as estradas de todos o País, especialmente as da região do Espírito Santo, responsável por quase 80% das exportações nacionais nesse mercado.

A despeito da edição, por parte do Contran — Conselho Nacional de Trânsito —, da Resolução nº 354, de 24 de maio de 2010, que estabelece de forma clara e detalhada os requisitos de segurança para o transporte de blocos e chapas serradas de rochas ornamentais, motoristas insistem em transportar essas

mercadorias sem as precauções necessárias para se diminuir o risco de acidentes.

Assim, nossa proposta visa criar uma multa específica para essa conduta, capaz de punir com rigor aquele que coloca em risco a vida dos usuários das estradas. Nesse sentido, propomos que não somente o motorista seja punido, mas que a pessoa jurídica responsável também seja responsabilizada. Entendemos que frequentemente o motorista tem menos condições de lidar com as complexidades da fixação dos blocos nas carrocerias e que a empresa, por outro lado, tem recursos suficientes para garantir a correta e segura amarração da mercadoria.

Pelo exposto, e por acreditar que a medida ajudará a diminuir a violência nas estradas brasileiras, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 27 de junho de 2019.

Deputada DRA. SORAYA MANATO

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

Infração - média;

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

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

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

Penalidade - multa;

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

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

Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

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

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 354, DE 24 DE JUNHO DE 2010

Estabelece requisitos de segurança para o transporte de blocos e chapas serradas de rochas ornamentais.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando o disposto no artigo 102 e seu parágrafo único da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a necessidade de aprimorar os requisitos de segurança para o transporte de blocos e de rochas ornamentais e disciplinar o transporte destas rochas por contêiner, além da movimentação de blocos de pequenas dimensões e de chapas serradas, resolve:

Art. 1º O transporte de rochas ornamentais e de chapas serradas deverá observar às seguintes normas gerais:

I - A amarração dos blocos de rochas em combinações de veículos de carga ou veículos unitários deve obedecer ao disposto nos Artigos 4º e 5º e 6º desta Resolução.

II - O transporte de chapas serradas de rochas deve obedecer ao disposto no art. 9º desta Resolução, exceto quando transportadas em contêneires.

III - O transporte de blocos ou chapas serradas de rochas em contêineres deve obedecer ao disposto no artigo 10 desta Resolução.

IV - O transporte de blocos de rochas em caçambas metálicas deve atender ao artigo 11 desta Resolução.

V - Em nenhuma hipótese pode haver sobreposição dos blocos de rochas ornamentais.

Parágrafo Único - Para efeito desta Resolução:

a) Comprimento é sempre a maior dimensão do bloco de rocha, a largura, a dimensão intermediaria, e a altura, a menor dimensão;

b) Consideram-se rochas ornamentais, para efeito desta Resolução, blocos de mármore e granito, em forma de paralelepídedos, de quaisquer dimensões, destinados à indústria de transformação;

c) Considera-se chapa serrada, para efeito desta Resolução, o produto resultante do processamento dos blocos pelos teares, já pronto para aplicação na construção civil.

Art. 2º Os veículos ou combinações de veículos de carga utilizados no transporte de blocos de rochas ornamentais devem obedecer aos limites de pesos, dimensões e tolerâncias aprovados pelas Resoluções nos 210, de 13 de novembro de 2006 e 258, de 30 de novembro de 2007, do CONTRAN e pela Portaria nº 63, de 1º de abril de 2009 do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, ou outras que venham a substituí-las.

Art. 3º As combinações de veículos de carga com mais de 54,5 t (Peso Bruto Total Combinado - PBTC máximo para composição de veículo de carga dotado de articulação única) utilizadas no transporte de um único bloco de rocha ornamental, devem ser obrigatoriamente do tipo caminhão trator 6x2 ou 6x4, um semi-reboque dianteiro para distribuição do peso (dolly) e um semi-reboque traseiro destinado ao carregamento de cargas indivisíveis de até 6 m,

conforme desenhos meramente ilustrativos contidos no Anexo I, inclusive quanto às dimensões e distâncias entre eixos.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.781, DE 2019

(Do Sr. General Peternelli)

Insere dispositivos na Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o processo de habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2471/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei insere os §§ 3º, 4º e 5º e 6º no art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para definir que as aprendizagens teórica e prática, referentes ao processo de habilitação, podem ser realizadas pelo candidato de forma autônoma.

Art. 2º O art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com acrescido dos seguintes §§ 3º, 4º, 5º e 6º:

> "Art. 141. .....
>
> .....
>
> § 3º As aprendizagens teórica e prática, referentes ao processo de habilitação, podem ser realizadas pelo candidato de forma autônoma ou em centro de formação de condutores, conforme regulamentação do Contran.
>
> § 4º É vedada a exigência de comprovante de participação do candidato em curso de formação teórica ou prática, para a realização dos exames requeridos para emissão da habilitação.
>
> § 5º Ao candidato aprovado no exame teórico será concedida a licença para a aprendizagem de direção veicular, com validade de um ano, a qual deverá ser portada durante o período de aulas práticas.
>
> § 6º As aulas de aprendizagem de direção veicular podem ser ministradas por qualquer condutor habilitado, por no mínimo, três anos na categoria para a qual estiver instruindo." NR

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 141 Código de Trânsito Brasileiro delega ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a edição das normas relativas ao processo de habilitação e à aprendizagem para conduzir veículos. Por meio da Resolução nº 168/2004, com alterações posteriores, aquele Conselho estabelece as regras detalhadas que devem ser seguidas durante o processo de formação.

Ocorre que as regras definidas pelo Contran obrigam que o candidato se matricule em um centro de formação de condutores para que possa participar de curso de formação teórica e, também, de curso de aprendizagem para conduzir veículos (aulas práticas).

Essa sistemática adotada há bastante tempo em nosso País se mostra absolutamente desconexa com as melhores práticas adotadas em nível internacional. Na grande maioria dos países, as autoescolas existem, mas a frequência nos cursos por elas ministrados é opcional. O candidato pode realizar toda a sua formação de maneira autônoma e realizar as provas junto ao órgão de trânsito. Se aprovado em todas as etapas, terá o direito de receber a sua habilitação, assim como qualquer outro cidadão que opte por realizar o processo por meio de um centro de formação de condutores.

A obrigatoriedade de frequência às aulas, tanto teóricas quanto práticas, tornou o processo de habilitação extremamente caro no Brasil. Dependendo da quantidade de aulas práticas ministradas, esse custo pode facilmente chegar aos três mil reais, um valor incompatível com os ganhos da grande maioria dos cidadãos brasileiros, principalmente os jovens.

Para resolver o problema, estamos propondo este projeto de lei com o objetivo de tornar facultativo a frequência aos cursos de aprendizagem ministrado pelos centros de formação de condutores. De acordo com a ideia que apresentamos, qualquer cidadão poderá estudar o conteúdo teórico de forma autônoma e receber aulas de direção veicular de um condutor habilitado independente, ao se candidatar à carteira de habilitação. Entendemos que os exames aplicados pela autoridade de trânsito, atualmente, impõem grau de dificuldade suficiente para medir os conhecimentos do candidato, tanto na parte teórica quanto no exame de direção veicular. Independe, neste caso, qual o meio que o candidato empregou para obter os conhecimentos, se por meio de autoescolas ou de maneira alternativa.

Com a aprovação desta proposição, estaremos desburocratizando o processo e facilitando o acesso de milhões de brasileiros à habilitação, os quais não teriam condições financeiras de arcar com o alto custo envolvido em todo o processo. Importante salientar que essa facilitação não ocorre em detrimento da segurança de trânsito, uma vez que foram mantidas todas as regras referentes aos exames necessários para a habilitação.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 27 de junho de 2019.

Deputado GENERAL PETERNELLI

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. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004

Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto n° 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, Resolve:

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução.

Do Processo de Habilitação do Condutor

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC,

da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser penalmente imputável;

II – saber ler e escrever;

III – possuir documento de identidade;

IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF.

§ 1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teóricotécnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Pratica de Direção Veicular, nesta ordem.

§ 2° O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e habilitação na categoria "B", bem como requerer habilitação em "A" e "B" submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§ 3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

§ 4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a CNH nas categorias "A", "B" e, "A" e "B".

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.080, DE 2019

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Dispõe sobre a notificação semestral da quantidade de pontos na Carteira de Habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10803/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei visa tornar obrigatória a notificação sobre a quantidade e data de vencimento dos pontos lançados na Carteira Nacional de Habilitação do proprietário do veículo.

Art. 2º. O artigo da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

Art.261.....
.....

§ 12º Ao final de cada semestre, os proprietários serão notificados sobre eventuais infrações cometidas naquele

semestre, bem como sobre a quantidade e data de vencimento dos respectivos pontos lançados na sua Carteira Nacional de Habilitação.. ”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa notificar sobre a quantidade e data de vencimento dos pontos lançados na Carteira Nacional de Habilitação do proprietário do veículo.

A proposta gira em torno da possibilidade do controle dos proprietários, caso alguma pontuação seja inserida de forma errônea, que haja a de possibilidade defesa e de recurso perante o conselho das infrações por engano ali acrescidas.

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.

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.

Ademais, completa-se que há medidas adotadas pela união, no qual cancelam as carteiras de habilitação e obrigam os condutores a custearem um curso de reciclagem e são submetidos a nova avaliação para poder retirar nova carteira.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Comissões, 12 de julho de 2019.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

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. 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)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.126, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Calero)

Altera os artigos 64 e 168, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6932/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 64 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.593, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências”, passa a vigorar com a seguinte redação, acrescido do § 1º:

> “Art. 64 Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.” (NR)
>
> § 1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contêm uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

Art. 2º O art. 168 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.593, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências”, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

> Art. 168.
>
> .....

.....

"Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior."

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

JUSTIFICAÇÃO

Desde que foi determinada, em 2008, a obrigatoriedade da cadeirinha adaptada para o transporte de crianças, por meio da Resolução CONTRAN nº 277/2008, que dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos, o número de mortes na faixa etária de 0 a 7 anos no trânsito caiu no país. O total de indenizações por morte pagas pelo DPVAT, por exemplo, registrou queda de 60%, de 1.703 casos, em 2008, para 680, no ano passado, segundo dados da administradora do seguro.

No entanto, o Projeto de Lei (PL 3.267/2019) apresentado pelo Poder Executivo, que altera Código de Trânsito Brasileiro, pretende acabar com as multas aplicadas a quem transportar crianças sem a cadeirinha, como prevê a Resolução do CONTRAN que regula o tema. O texto determina que o transporte de crianças fora das normas de segurança será punido apenas com uma advertência por escrito, sem pagamento de multa e sem qualquer medida administrativa, promovendo verdadeiro retrocesso na legislação de trânsito brasileira que, nos últimos anos, foi determinante para a redução do número de acidentes.

Nesse sentido, a presente proposição tem por objetivo disciplinar o transporte de menores de dez anos de idade, nos bancos traseiros dos veículos automotores, usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, bem como prever multa em dobro em caso de reincidência da conduta de transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Diante do exposto, conclamo aos Nobres Pares que apoiem este Projeto de Lei, visando à sua integral aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de julho de 2019.

Deputado MARCELO CALERO

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. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

.....

.....

RESOLUÇÃO N.º 277 , DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art.1° Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.

Art. 3°. Nos veículos equipados com dispositivo suplementar de retenção (*airbag),* para o passageiro do banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade neste banco, conforme disposto no Artigo 2º e seu parágrafo, poderá ser realizado desde que utilizado o dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura e observados os seguintes requisitos:

I – É vedado o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado em sentido contrário ao da marcha do veículo.

II – É permitido o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado no sentido de marcha do veículo, desde que não possua bandeja, ou acessório equivalente, incorporado ao dispositivo de retenção;

III - Salvo instruções específicas do fabricante do veículo, o banco do passageiro dotado de airbag deverá ser ajustado em sua última posição de recuo, quando ocorrer o transporte de crianças neste banco.

Art. 4º. Com a finalidade de ampliar a segurança dos ocupantes, adicionalmente às prescrições desta Resolução, o fabricante e/ou montador e/ou importador do veículo poderá estabelecer condições e/ou restrições específicas para o uso do dispositivo de retenção para crianças com até sete anos e meio de idade em seus veículos, sendo que tais prescrições deverão constar do manual do proprietário.

Parágrafo único. Na ocorrência da hipótese prevista no caput deste artigo, o fabricante ou importador deverá comunicar a restrição ao DENATRAN no requerimento de concessão da marca/modelo/versão ou na atualização do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT)

Art. 5º. Os manuais dos veículos automotores, em geral, deverão conter informações a respeito dos cuidados no transporte de crianças, da necessidade de dispositivos de retenção e da importância de seu uso na forma do artigo 338 do CTB.

Art 6º. O transporte de crianças em desatendimento ao disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às sanções do artigo 168, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art 7º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito nos seguintes prazos:

I – a partir da data da publicação desta Resolução as autoridades de trânsito e seus agentes deverão adotar medidas de caráter educativo para esclarecimento dos usuários dos veículos quanto à necessidade do atendimento das prescrições relativas ao transporte de crianças;

II - a partir de 360 (trezentos e sessenta) dias após a publicação desta Resolução, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito deverão iniciar campanhas educativas para esclarecimento dos condutores dos veículos no tocante aos requisitos obrigatórios relativos ao transporte de crianças;

III - Em 730 dias, após a publicação desta Resolução, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito fiscalizarão o uso obrigatório do sistema de retenção para o transporte de crianças ou equivalente.

Art. 8º Transcorrido um ano da data da vigência plena desta Resolução, os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como as entidades que acompanharem a execução da presente Resolução, deverão remeter ao órgão executivo de trânsito da União, informações e estatísticas sobre a aplicação desta Resolução, seus benefícios, bem como sugestões para aperfeiçoamento das medidas ora adotadas.

Art. 9º O não cumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às penalidades prevista no art. 168 do CTB.

Art.10º Fica revogada a Resolução n.º 15, de 06 de janeiro de 1998, do CONTRAN

Alfredo Peres da Silva
Presidente

José Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Marcelo Paiva dos Santos

Ministério da Justiça

ANEXO

DISPOSITIVO DE RETENÇÃO PARA TRANSPORTE DE CRIANÇAS EM VEÍCULOS AUTOMOTORES PARTICULARES

OBJETIVO: estabelecer condições mínimas de segurança de forma a reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança.

1 – As Crianças com até um ano de idade deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "bebê conforto ou conversível" (figura 1)

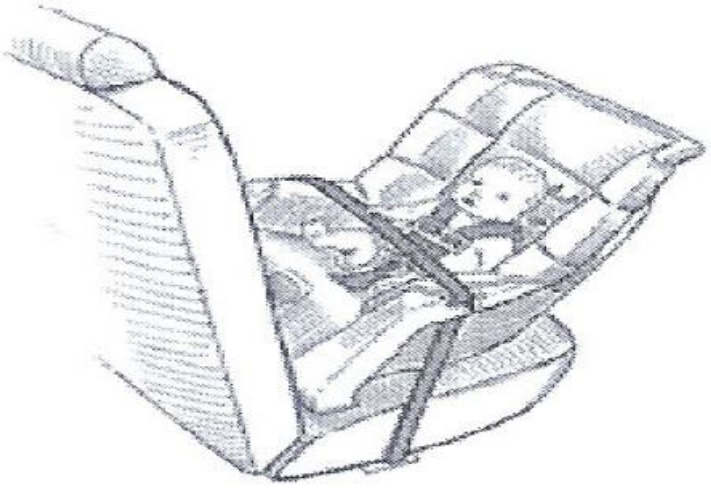


Figura 1

2 – As crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado "cadeirinha" (figura 2)



Figura 2

3 – As crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão utilizar o dispositivo de retenção denominado "assento de elevação".



Figura 3

4 – As crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo (figura 4)

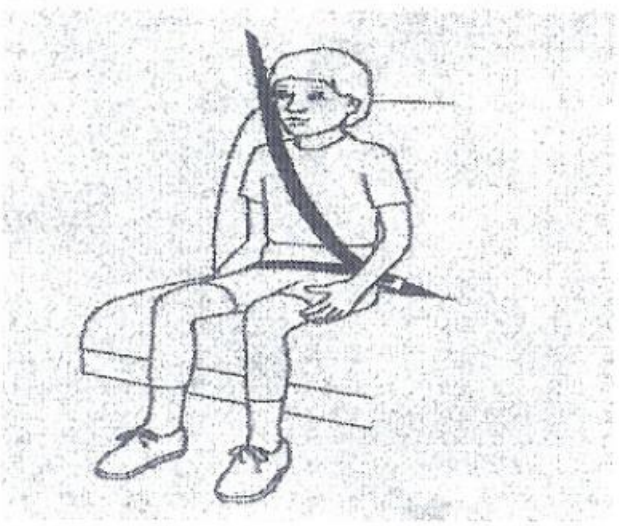


Figura 4

PROJETO DE LEI N.º 4.127, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Calero)

Altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro para alterar penalidades por infrações de trânsito e a respectiva sistemática de pontuação.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8085/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica os arts. 61, 181, 199, 209, 218, 235, 236, 244, 249, 251 e 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para alterar penalidades por infrações de trânsito e a respectiva sistemática de pontuação.

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

Art. 61. .....

.....

b) cinquenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

.....(NR)

Art. 181. .....

.....

XX - .....:

Penalidade - multa (três) vezes

..... (NR)

Art. 199. .....

Infração - grave;

..... (NR)

Art. 209. .....:

Infração - gravíssima;

..... (NR)

Art. 218. .....:

.....

III - .....:

.....;

Penalidade - multa (cinco) vezes, suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. (NR)

Art. 235. .....:

Infração - gravíssima;

..... (NR)

Art. 236. .....:

Infração - grave;

..... (NR)

Art. 244. .....:

.....

V - .....

Penalidade - multa (duas) vezes e suspensão do direito de dirigir;

..... (NR)

Art. 249.....:

Infração - gravíssima;

.....(NR)

Art. 251. .....:

.....

Infração - gravíssima;

..... (NR)

Art. 259. .....:

I - gravíssima - dez pontos;

II - grave - sete pontos;

III - média - cinco pontos;

IV - leve - três pontos.

..... (NR)

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos duzentos e quarenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei pretende adequar o Código de Trânsito Brasileiro às boas práticas internacionais e às recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU). O alinhamento com as metas da ONU para a redução de acidentes de trânsito partiu da verificação em 2004 de que, se não fossem tomadas medidas de prevenção e metas bem definidas, o número de óbitos em todo o mundo decorrente de acidentes de trânsito chegaria a 1,9 milhão de pessoas.

As metas traçadas para o Brasil no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) são ambiciosas, uma vez que o governo busca reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o de morte por grupo de habitantes, em oposição a apenas o número absoluto, como propõe a ONU. Frisa-se que tal medida pretende reduzir a proporção de mortos em relação à população e em relação ao número de veículos de uma localidade.

O Brasil conseguiu reduzir o número de mortes no trânsito nos últimos anos, mas ainda se encontra longe da meta estabelecida para a Agenda 2030. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8 mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos. Atualmente, 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito. A recomendação da OMS é de adoção de velocidades máximas de 50 km/h em perímetros urbanos e 30

km/h em áreas residenciais, conforme revelam estudos[18] [19].

De acordo com esses estudos, quanto maior a velocidade média do trânsito, maior a probabilidade de ocorrer um acidente, na ordem de 3% por km/h aumentado, uma vez que cresce a distância da frenagem. A uma velocidade de 80 km/h, são necessários 36 metros para reagir e 69 metros para conseguir parar o veículo totalmente.

Constatou-se também a necessidade de readequar a legislação brasileira, com relação à pontuação por infração de trânsito, baseando-se em modelos internacionais de práticas exitosas, como o caso espanhol, onde infrações gravíssimas têm como punição a perda de 50% dos pontos (na Espanha o condutor começa com 12 pontos e vai perdendo pontos à medida que comete alguma infração de trânsito). Somente a título de exemplo, aquele país conseguiu reduzir a quantidade de mortos em acidentes associados ao trânsito em 82% desde 1989, atingindo a marca de 1.668 casos em 2014.

Nesse sentido, constata-se que a aplicação de políticas públicas eficazes e controles rigorosos, acompanhados de iniciativas de conscientização e prevenção permanentes, infraestruturas de qualidade e ferramentas tecnológicas que ajudem a fiscalizar são fundamentais para resolver esse problema nacional.

Assim, por tratar-se de importantes modificações no Código de Trânsito Brasileiro, esperamos contar com o apoio dos demais Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de julho de 2019.

Deputado MARCELO CALERO

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

[18] ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Federação Ibero-Americana de Associações de Vítimas contra a Violência Viária (FICVI)DE. **Relatório global sobre o estado da segurança viária**. 2015. https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf. Acesso em 13 jun 2019.
[19] PASSOS, Ana Beatriz Guimarães. **Limites de velocidade nas vias marginais de São Paulo: qual o papel do direito na definição de uma política pública?** 2017. Tese de Doutorado.

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. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa:

Medida administrativa - remoção do veículo.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas. refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
X - impedindo a movimentação de outros veículo:
Infração - média;
Penalidade - multas;
Medida administrativa - remoção do veículo;
XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo.
XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - grave;
Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIV - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - grave:

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XV - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração - grave; *(Graduação da infração com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

Penalidade - multas;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

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 *(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 Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - média;

Penalidade - multa.

VIII - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IX - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

.....

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

.....

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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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.

.....

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo.

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação)*

c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia e de noite. tratando-se de ciclomotores;

II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

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. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....

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 veiculo 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.171, DE 2019

(Do Sr. Roberto de Lucena)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para exigir registro de imagem da infração de dirigir segurando ou manuseando o telefone celular.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9023/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso V do art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração de dirigir o veículo com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo.

Art. 2º O inciso V do art. 252 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 parágrafo único para §1º:

"Art. 252 .....

§ 1º .....

§ 2º Para aplicação do agravante previsto no §1º será exigido o registro de imagem por instrumento ou equipamento hábil". (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Agiu corretamente o legislador ao estabelecer no Código de Trânsito Brasileiro punição para o motorista que dirigir o veículo com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo.

Da mesma forma, ao caracterizar como infração gravíssima quando o condutor estiver segurando ou manuseando telefone celular, o nosso Código de Trânsito estabeleceu uma louvável medida adicional para a segurança no trânsito.

Ocorre que existe, em muitas localidades do Brasil, uma verdadeira "indústria de multas", que leva os agentes de trânsito a um verdadeiro afã arrecadatório em favor dos, muitas vezes, combalidos cofres públicos, em detrimento do cidadão que já paga seus impostos.

Não raro o condutor do veículo se vê penalizado por supostamente ter cometido a infração de dirigir falando ao telefone celular, considerada gravíssima, quando de fato estava apenas fazendo um movimento temporário com suas mãos, como coçar a cabeça, por exemplo.

Diante do exposto, consideramos justo e adequado exigir um registro de imagem que comprove, de fato, que o condutor cometeu a infração pela qual está sendo tão duramente penalizado.

Sala das Sessões, em 02 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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

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. *(Parágrafo único 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. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.368, DE 2019

(Da Sra. Edna Henrique)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de contratação de seguro pelas empresas que alugam patinetes.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3053/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a obrigatoriedade de contratação de seguro pelas empresas que alugam patinetes.

Art. 2º As empresas que se dedicam ao aluguel de patinetes ficam obrigadas a contratar seguro para cobertura em razão de morte por acidente, danos contra terceiros, invalidez parcial ou total, permanente ou temporária, para todos os usuários que utilizem seus equipamentos.

Art. 3º O não cumprimento do disposto nesta lei sujeita os infratores às sanções penais e administrativas previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, sem prejuízo de outras sanções aplicáveis de acordo com a legislação em vigor.

Art. 4º Esta lei entra em vigor em 90 dias a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As patinetes vêm se tornando rapidamente num modo de transporte muito utilizado em diversas cidades em nosso país. A novidade, ao mesmo tempo em que oferece um meio alternativo de locomoção, também tem representado uma nova fonte de acidentes, alguns graves e potencialmente fatais.

Em vista disso, acreditamos que deva existir algum tipo de seguro, obrigatório para as empresas fornecedoras de patinetes para aluguel, com objetivo de prevenir os problemas decorrentes dos acidentes que já vêm acontecendo e que devem ser maiores em quantidade devido à rápida propagação deste novo meio de transporte nas cidades brasileiras.

Finalmente, consignamos prazo de 90 dias para entrada em vigor da nova lei, tempo que consideramos suficiente para que as empresas se adequem a nova determinação legal.

Ante o exposto, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 08 de agosto de 2019.

Deputada **EDNA HENRIQUE**
PSDB/PB

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 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.448, DE 2019

(Do Sr. Roberto de Lucena)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para exigir registro de imagem da infração prevista para condutor e passageiro de veículo que não estejam usando o cinto de segurança.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9023/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo único ao art. 167 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração prevista para condutor e passageiro de veículo que não estejam usando o cinto de segurança.

Art. 2º O art. 167 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido de parágrafo único com a seguinte redação:

"Art. 167 .....

.....

.....

.....

Parágrafo Único. Para registro da infração e aplicação da penalidade prevista será exigido o registro de imagem por instrumento ou equipamento hábil". (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Agiu corretamente o legislador ao estabelecer no Código de Trânsito Brasileiro punição para o motorista que dirigir o veículo sem o uso do cinto de segurança, assim como os eventuais passageiros, constituindo-se em louvável medida para a segurança no trânsito.

Ocorre que existe, em muitas localidades do Brasil, uma verdadeira "indústria de multas", que leva os agentes de trânsito a um verdadeiro afã arrecadatório em favor dos, muitas vezes, combalidos

cofres públicos, em detrimento do cidadão que já paga seus impostos.

Não raro o condutor do veículo se vê penalizado por supostamente ter cometido a infração de dirigir sem o cinto de segurança ou de conduzir passageiro sem o cinto, quando na verdade tal fato não ocorreu.

Diante do exposto, consideramos justo e adequado exigir um registro de imagem que comprove, de fato, que o condutor cometeu a infração pela qual está sendo penalizado.

Sala das Sessões, em 14 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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.596, 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 definir requisitos relacionados à sinalização de

velocidade máxima permitida na via, à sinalização de existência de equipamento de medição de velocidade e para proibir a utilização de equipamento de medição de velocidade móvel.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

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 definir requisitos relacionados à sinalização de velocidade máxima permitida na via, à sinalização de existência de equipamento de medição de velocidade e para proibir a utilização de equipamento de medição de velocidade móvel.

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

“Art. 61 .....

.....

§ 3º O disposto no § 1º não se aplica às vias rurais onde o volume de tráfego ultrapassar 30 (trinta) veículos por minuto, nas quais o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá, obrigatoriamente, implantar a sinalização a que se refere o caput.” (NR)

“Art. 62-A A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores nas vias públicas não poderá ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento móvel, instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via.

Parágrafo único. A existência de equipamento de medição de velocidade em operação deverá ser devidamente sinalizada de modo visível aos condutores, bem como o limite de velocidade a ser fiscalizado.”

“Art. 80 .....

.....

§ 4º A sinalização de velocidade máxima permitida para a via obedecerá às especificações estabelecidas pelo CONTRAN, que deverá regular, no mínimo, os seguintes aspectos:

| - quantidade e distância entre sinalização anterior à redução do limite de velocidade da via, não inferiores a duas placas separadas por pelo menos cem metros;

II – diferenciação de limites para veículos leves e pesados, desde que não comprometa a segurança;

III – sinalização obrigatória no entroncamento entre rodovias;

§ 5º No caso de vias rurais duplicadas, a sinalização de velocidade máxima permitida deverá ser instalada em ambos os lados da via.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A construção do trânsito seguro que nossa sociedade almeja depende de processo contínuo cujo sucesso envolve a participação de todos. Condutores, pedestres, ciclistas, legisladores e autoridades de trânsito precisam, todos eles, contribuir para que a violência no trânsito seja cada vez menor. Para tanto, o papel do Estado envolve principalmente educação para o trânsito de um lado e fiscalização e punição de outro.

Entretanto, os importantes mecanismos de que dispõe o Estado na busca desse objetivo não podem ter sua finalidade desviada. Atualmente, o que se observa nas vias brasileiras representa verdadeira inversão de valores: enquanto sobram radares, faltam sinalização e orientação.

A proliferação do aparato tecnológico visando surpreender motoristas trafegando em alta velocidade contrasta com a existência de vias que não contam, sequer, com placas de indicação da velocidade permitida. Como se não bastasse, tal situação encontra amparo no Código de Trânsito Brasileiro, que admite, em seu art. 60, a existência de vias sem sinalização regulamentadora.

A avidez do Estado em sua atuação fiscalizatória, que há muito perdeu o caráter educativo para manifestar natureza primariamente arrecadatória, permitiu que se adotassem radares móveis, instalados em viaturas.

Se a utilização de equipamento fixo, em trechos perigosos ou com alto índice de acidentes, é justificável, a implementação da vigilância móvel representa a implementação de Estado onipresente, no qual observa-se excesso do poder de polícia em detrimento das liberdades individuais. Tal exagero beira o abuso de autoridade e dificilmente se sustenta se não admitirmos que sua principal motivação é aumentar a arrecadação por meio da aplicação de multas.

Nesse sentido, o presente projeto de lei visa regular a sinalização de limites de velocidade e a sinalização e utilização de radares visando a proteger o cidadão dos excessos do Estado sem, contudo, comprometer a segurança no trânsito. Ao contrário, as alterações propostas aumentam a obrigação dos órgãos com circunscrição sobre as vias com relação à existência de sinalização, o que tem o potencial de contribuir com o aumento da segurança.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio par aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 20 de agosto de 2019.

Deputado ROBERTO DE LUCENA

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. 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 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.
Art. 63. (VETADO)
.....

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.
§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.
§ 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. *(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. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.610, DE 2019

(Do Sr. Bosco Costa)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração pelo trânsito em velocidade superior à velocidade média permitida.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-920/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 218-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a infração pelo trânsito em velocidade superior à velocidade média permitida na via.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 218-A:

“Art. 218-A. Transitar em velocidade superior à média permitida para determinado trecho da via, medida por instrumento ou equipamento hábil:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

§ 1º A velocidade média será calculada pela razão entre a distância percorrida pelo veículo em determinado trecho e o tempo gasto para completar o trajeto.

§ 2º Os aparelhos utilizados para aferição da velocidade média em determinado trecho deverão ser do mesmo modelo e utilizar os mesmos parâmetros de medição.

§ 3º A penalidade prevista no caput não será aplicada nos seguintes casos:

I - em trechos cuja distância entre um ponto de aferição e outro seja inferior a dez quilômetros.

II – quando a medição de velocidade ocorrer entre dois pontos de vias diferentes.

III – quando a velocidade média aferida for inferior em até dez por cento a velocidade máxima permitida para o trecho."

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

JUSTIFICAÇÃO

A cada ano, cerca de 35 mil pessoas morrem e outros 180 mil são feridos em consequência de desastres automobilísticos nas vias públicas brasileiras. A velocidade excessiva é uma das principais causas dos acidentes de trânsito e uma das ferramentas utilizadas para coibi-la é a fiscalização por meio de equipamentos eletrônicos de fiscalização. O problema com a aplicação da fiscalização de velocidade é que a maioria dos motoristas freiam antes de passar pelo radar e depois da passagem aceleram novamente, excedendo o limite de velocidade da via.

O controle por meio da medição da velocidade média em determinado trecho pode ser uma forma de mudar essa conduta dos motoristas. Com o desenvolvimento de novas tecnologias de medição de velocidade, já é possível implantar a fiscalização com base na velocidade média do veículo entre dois pontos da via. Essa nova forma de controle de velocidade já está sendo utilizada com sucesso em diversos países do mundo.

No Brasil, entretanto, a legislação de trânsito ainda não permite que se apure a infração de trânsito por excesso de velocidade com base na velocidade média do veículo entre dois pontos de medição. Para sanar essa lacuna, estamos propondo a alteração da redação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), com intuito de permitir ou uso dessa nova tecnologia para a caracterização da infração de trânsito por excesso de velocidade com base na velocidade média aferida em determinado trecho.

A implantação dessa sistemática pode forçar o condutor a respeitar o limite de velocidade em todo o trecho da via e não apenas nos locais onde estão instalados os radares. Espera-se, com isso, reduzir o número de acidentes automobilísticos e salvar a vida de milhares de cidadãos brasileiros.

Diante do exposto, em razão da importância do projeto para melhoria da segurança do trânsito, solicitamos o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2019.

Deputado BOSCO COSTA

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 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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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 4.727, DE 2019

(Do Sr. Célio Studart)

Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas que operam o serviço de transporte público em obedecer à capacidade máxima de lotação e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1880/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É obrigatório, em todo território nacional, o respeito à capacidade de lotação nos veículos que operam o serviço de transporte público.

Parágrafo único. As empresas que operam serviço de transporte público ficam obrigadas a divulgar, através de cartazes, adesivos ou exibição digital no interior dos veículos a capacidade de lotação de passageiros sentados e em pé, bem como o número de disque-denúncia para que os usuários possam fazer reclamações das empresas que descumprirem o disposto nesta lei.

Art. 2º A inobservância do disposto nesta lei sujeitará, sucessivamente, o infrator às seguintes penalidades:

I – Advertência

II – Multa, equivalente a cinco salários mínimos por veículo superlotado, aplicada em dobro em caso de reincidência;

§1º. O processamento da ocorrência será realizado pelo respectivo ente federado destinatário do serviço de transporte de público.

§2º. As penalidades referenciadas serão processadas sem prejuízo das previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 3º O Poder Executivo Federal poderá regulamentar esta lei no que couber.

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogando-se todos os dispositivos em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Estimular, fomentar e incrementar mecanismos que corroborem com o transporte deve fazer parte de todo o programa do Poder Público. Vale ressaltar ainda que a Constituição Federal elenca, em seu art. 6º, o transporte como um direito social.

A Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), em parceria com a Confederação Nacional do Transporte, trouxeram em pesquisa que o transporte público é o quarto maior problema das cidades. Apontou-se que as redes de transporte urbano não estão atendendo às necessidades de deslocamento da população, devendo ser melhoradas.

Nesse sentido, faz-se necessário a inserção de iniciativas que melhorem este serviço. Vale dizer que a Organização Mundial de Saúde (OMS) afirmou que a questão do transporte público é também uma questão de saúde pública, pois um transporte público de qualidade diminui índices de poluição, acidentes, inatividade física, entre outros.

Desta forma, o presente projeto de lei buscar guarnecer a qualidade do transporte, à medida combate a superlotação nos transportes. Assim, contamos com a colaboração desses Nobres Pares para a aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das sessões, 27 de agosto de 2019.

Dep. Célio Studart
PV/CE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

.....

.....

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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
§ 2º 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.
§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
§ 4º (VETADO)
§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.438, DE 2019

(Do Sr. Marcelo Moraes)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para alterar a medida administrativa cabível nos casos de condução de veículo não licenciado de remoção para retenção

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2108/2015.

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 alterar a medida administrativa cabível nos casos de condução de veículo não licenciado de remoção para retenção.

Art. 2º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 230 .....

.....

V – que não esteja registrado;

.....

XXV – que não esteja devidamente licenciado;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

.....

§ 3º Na hipótese do inciso XXV, o veículo não licenciado por falta de pagamento de obrigação vinculada deverá ser liberado para circulação imediatamente após a comprovação de quitação dos débitos.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Embora seja dever das autoridades de trânsito impedir a circulação de veículos irregulares, é também dever do Estado garantir meios para pleno exercício dos direitos constitucionais de ir e vir e à propriedade. Nesse sentido, é pouco razoável a norma hoje em vigor, que determina remoção de veículo não licenciado.

Não resta dúvida que a circulação de veículos não registrados ou não licenciados por falha na vistoria ou algum fator que coloque em risco condutor e demais participantes do trânsito deva ser combatida. Por outro lado, aquele veículo não licenciado por falta de pagamento não representa qualquer ameaça à segurança do trânsito. A facilidade que a internet sem fio e os dispositivos móveis oferecem para a execução de transações financeiras dissipam qualquer argumento residual em favor da remoção de veículo sem licenciamento por débito pendente.

Assim, o presente projeto de lei propõe alterar a medida administrativa cabível nesses casos, para retenção em lugar de remoção. A retenção é a medida aplicada nos cenários em que o veículo apresenta irregularidade passível de ser sanada no local da infração. Tão logo seja regularizada a situação, o veículo é liberado pelo agente de trânsito. Nos parece, portanto, a medida mais razoável para o caso, pois impede a circulação de veículo irregular mas permite que o proprietário solucione o contratempo rapidamente, sem ônus adicional para a Administração e para si.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para vermos aprovada a matéria.

Sala das Sessões, em 9 de outubro de 2019.

Deputado MARCELO MORAES

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;
II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
III - com dispositivo anti-radar;
IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo:
VII - com a cor ou característica alterada;
VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;
XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes); *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa acrescida pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo

de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;
(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.574, DE 2019

(Do Sr. Arnaldo Jardim)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento na composição do Conselho Nacional de Trânsito - Contran.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3055/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento na composição do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXVI:

“Art. 10. .....

.....

XXVI – um representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Tendo em vista a complexidade das matérias deliberadas, a estrutura do Conselho Nacional de Trânsito – Contran – abrange representantes de diversas pastas. A atual composição do órgão máximo normativo e consultivo em questões de trânsito, hoje vinculado ao Ministério da Infraestrutura, inclui ainda representantes de outros Ministérios, como, por exemplo, da Saúde, Ciência e Tecnologia, Justiça, Educação e Meio Ambiente.

A importância dos temas a serem apreciados pelo Contran exige que a análise das matérias de sua competência seja abordada segundo os mais diversos aspectos. A composição demonstra que o objetivo é dispor de um órgão plural e completo, capaz de dar às decisões uma visão global dos anseios de nossa sociedade e embasadas em aspectos jurídicos de diversos campos temáticos.

O transporte rodoviário tem papel primordial na logística da produção agropecuária de nosso País. Nesse contexto, é fundamental que um representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento tenha assento e voz no Contran para expor seu ponto de vista. A produção agrícola, força motriz da economia e responsável por grande parte das exportações brasileiras, é, em sua maior parte, escoada pelo modo rodoviário, o que torna indispensável a representação do setor no referido conselho.

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

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 2019.

Deputado ARNALDO JARDIM

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
I - (VETADO)
II - (VETADO)

III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;
IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;
V - um representante do Ministério do Exército;
VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;
VII - um representante do Ministério dos Transportes;
VIII - (VETADO)
IX - (VETADO)
X - (VETADO)
XI - (VETADO)
XII - (VETADO)
XIII - (VETADO)
XIV - (VETADO)
XV - (VETADO)
XVI - (VETADO)
XVII - (VETADO)
XVIII - (VETADO)
XIX - (VETADO)
XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
XXI - (VETADO)
XXII - um representante do Ministério da Saúde; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*
XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*
XXIV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
XXV - 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
Art. 11. (VETADO)
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.779, DE 2019

(Do Sr. Afonso Motta)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, para disciplinar a disposição e o uso de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e de compartilhamento.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2871/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

*"**Art. 54**. .....*

I .....

.....

Parágrafo único. Aplicam-se as determinações dos incisos I e II aos patinetes motorizados e demais equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, permitindo-se a utilização de capacete de segurança sem viseira ou óculos protetores em equipamentos cuja velocidade máxima não ultrapasse 20km/h."

.....

Art. 58 *Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.*

§ 1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§ 2º Bicicletas, patinetes e outros equipamentos de mobilidade autopropelidos disponibilizados para compartilhamento por meio de sítios na internet, aplicativos ou quaisquer outros meios telemáticos não podem ser dispostos sobre as calçadas ou passeios públicos, devendo, quando não estiverem em uso, ser posicionados em canteiros ou outras áreas que não prejudiquem o direito de ir e vir e a segurança dos pedestres."

.....

Art. 96 *.....*

.....

II – quanto à espécie:

a) .....

.....

13 – patinetes motorizados.

.....

Art. 105 *.....*

.....

VIII – para patinetes motorizados e demais equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral."

.....

Art. 201*. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta ou equipamentos de mobilidade individual autopropelidos:*

....." (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte conceito:

"Patinete motorizado – equipamento de mobilidade individual autopropelido, possuidor de

duas a quatro rodas, dotado de dispositivo motriz constituinte de sua estrutura, cujo condutor mantenha-se de pé e possua velocidade máxima inferior a 20 km/h."

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

JUSTIFICAÇÃO

A economia do compartilhamento avança em diversos setores, com grande visibilidade no setor de transportes. Em que pese as novas soluções trazidas por esse setor, ele cria novos problemas. No caso do compartilhamento de bicicletas e patinetes, nossas cidades têm de lidar não apenas com o aumento do número de usuários desse tipo de veículo como também com a presença de seus pontos de distribuição. Com o agravante de que, em alguns casos, não há pontos específicos, pois as bicicletas podem ser pegas e retornadas em qualquer lugar da cidade.

Reportagem da BBC expõe que a popularização dos patinetes motorizados gera problemas e controvérsias em escala global[20]. Paris avalia proibir sua circulação nas calçadas por entender que veículos que podem alcançar a velocidade de 25 km/h são capazes de provocar acidentes graves. Washington e Miami, nos Estados Unidos, limitaram o número de patinetes ou suspenderam os programas de compartilhamento desse tipo de veículo.

Na tentativa de contribuir para a solução de tão candente questão, propomos realizar alterações em nosso Código de Trânsito para equiparar o patinete à bicicleta em suas regras de circulação. Essa nos parece a solução mais natural. Também sugerimos que não se permita dispor esses veículos sobre as calçadas e passeios públicos, para evitarmos transtornos aos pedestres. Em nosso entendimento, faz-se necessário determinar o uso de capacete por parte dos condutores, já que esse item é essencial para sua segurança. Finalmente, é necessário definir o patinete motorizado como um equipamento de uso individual, sendo, portanto, inadequado o transporte de passageiros.

Ante o exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres pares com vistas à aprovação do Projeto de Lei que ora apresentamos à sua análise.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2019

Afonso Motta
Deputado Federal – PDT/RS

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:
.....

[20] https://www.bbc.com/portuguese/geral-46551499

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
II - segurando o guidom com as duas mãos;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.
Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:
I - utilizando capacete de segurança;
II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.
Art. 56. (VETADO)
Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.
Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.
Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.
Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.
Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

.....

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.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

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

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

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

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

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.
Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.
§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. *(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.
§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.
§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.
Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veiculo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.
§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.
§ 1º (VETADO)
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*
Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;
II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - (VETADO)
V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.
VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de

modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de

bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.
CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.
CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.
CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.
CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.
CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.
CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).
CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.
CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.
CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.
CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.
CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.
DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.
ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
ESTRADA - via rural não pavimentada.
ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.
FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.
FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.
FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.
FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.
GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.
GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.
ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.
INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.
INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.
INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.
LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).
LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.
LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.
LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.
LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.
LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.
LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.
LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.
LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.
LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.
MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.
MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.
MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.
ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.
PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.
PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.
PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.
PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.
PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.
PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.
PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.
PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.
PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.
PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.
REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.
RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.
RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.
RODOVIA - via rural pavimentada.
SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.
TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluído de arrefecimento, expresso em quilogramas.
TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.
TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.
TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.
ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.
UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.
VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.
VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os

veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.
VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.
VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
VIA RURAL - estradas e rodovias.
VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.
VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.
VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO
(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)

PROJETO DE LEI N.º 5.913, DE 2019

(Do Sr. Delegado Marcelo Freitas)

Altera os incisos V e VI do artigo 7º e acrescenta os artigos 20-A e 23-A à Lei 9503 de 23 de setembro de 1997 para incluir a Polícia Federal e as Polícias Civis dos Estados e do Distrito Federal como componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1178/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os incisos V e VI do artigo 7º da Lei 9503 de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.7º .....

V- a Polícia Federal e a Polícia Rodoviária Federal. (NR)

VI- as Polícias Civis e as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal. (NR)

Art. 2º A lei 9503 de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescida do artigo 20-A, conforme redação abaixo:

Art. 20-A Compete à Polícia Federal:

I-aplicar as multas impostas por infrações de trânsito e as medidas administrativas decorrentes.

Art. 3º A lei 9503 de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescida do artigo 23-A, conforme redação abaixo:

Art. 23- A Compete às Polícias Civis dos Estados e do DF:

I- aplicar as multas impostas por infrações de trânsito e as medidas administrativas decorrentes no âmbito de sua circunscrição.

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

JUSTIFICAÇÃO

Cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano em decorrência de acidentes no trânsito em nosso país. Entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem lesões não fatais, muitas delas, resultando em incapacidade. Os acidentes de trânsito custam à maioria dos países, 3% de seu produto interno bruto (PIB). As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos. (dados organização pan-americana da saúde – OPAS).

Partindo das premissas acima, entendemos como prioritário o enfrentamento às mortes e lesões no violento trânsito de nosso país.

Quanto maior a fiscalização em relação às infrações, melhor para que possamos fazer cumprir as regras de trânsito, preservando vidas de pedestres e motoristas.

Quando em serviço, da mesma forma que os Policiais Rodoviários, os Policiais Federais e os Policiais Civis também se deparam com infrações de trânsito que podem colocar em risco a vida de pessoas ou mesmo dos próprios policiais.

Atualmente Policiais Federais e Civis nada podem fazer quando se deparam com infrações de trânsito.

A legislação precisa ser atualizada reconhecendo a grave situação pela qual passa nosso país no que se refere ao número de mortes e lesões causadas pela desobediência às regras de trânsito.

Esta Casa Legislativa tem o dever de se pronunciar quanto à matéria, permitindo uma maior fiscalização das regras de trânsito.

Sala das sessões, 6 de novembro de 2019.

Deputado Delegado Marcelo Freitas

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:
I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
V - a Policia Rodoviária Federal;
VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.
§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.
§ 2º (VETADO)
§ 3º (VETADO) *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009)*

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organização os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

.....

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Policias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.018, DE 2019

(Do Sr. Charles Fernandes)

Dispõe sobre marcação de veículos ciclomotores, ciclo-elétricos e patinetes.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1250/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, deverão marcar com número de série os veículos ciclomotores, ciclo-elétricos e patinetes.

Parágrafo único. O número marcado deverá constar da nota fiscal emitida.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de veículos ciclomotores, ciclo-elétricos e patinetes é uma realidade nas cidades e nas áreas rurais do país. Esses veículos aumentam a mobilidade e os deslocamentos de cidadãos brasileiros.

Com o aumento da utilização, observamos também o incremento no número de furtos e roubos envolvendo tais veículos.

Para enfrentarmos de frente esse problema, propomos este projeto de lei que visa criar mecanismos para prevenir o roubo ou furto dos automotores em tela.

Propomos o registro de um número que permita identificar os veículos citados. Contribuindo para fiscalização e futura devolução do objeto do crime. Esse número deverá constar da nota fiscal emitida ao consumidor.

Propomos 18 (dezoito) meses de *vacatio legis* para adaptação das partes envolvidas nos processos de produção dos equipamentos.

Estando certos da relevância do presente projeto de lei, e convictos de sua conveniência e oportunidade, conclamamos o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 2019.

Deputado CHARLES FERNANDES

PROJETO DE LEI N.º 1.437, DE 2020

(Do Sr. Bosco Costa)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre instalação obrigatória de dispositivo em veículos automotores sensíveis à presença ou a ausência de bebida alcóolica na respiração do condutor

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10194/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre instalação obrigatória de etilômetro em veículos automotores.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 105 .....

.....

VIII – dispositivo em veículos automotores sensíveis à presença ou a ausência de bebida alcóolica na respiração do condutor, vinculado ao sistema de partida do motor, segundo normas estabelecidas pelo Contran.

.....

§ 6º As exigências estabelecidas nos incisos VII e VIII do caput deste artigo não se aplicam aos veículos destinados à exportação.

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do primeiro ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e, a partir do terceiro ano após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

§ 8º A partir do quarto ano após a definição a que se refere o § 7º, os proprietários dos veículos que ainda não possuírem o equipamento exigido no inciso VIII deverão providenciar sua instalação, conforme calendário definido pelo Contran, que se iniciará a partir de veículos mais novos, com prazo não superior a cinco anos para renovação de toda a frota.

§ 9º O equipamento exigido no inciso VIII será aferido de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo Contran, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, são estabelecidos determinados equipamentos obrigatórios dos veículos, com a ressalva de que outros podem ser definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Segundo o art. 165 do CTB, dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência constitui infração gravíssima, com penalidade de multa, multiplicada por dez vezes, e suspensão do direito de dirigir por doze meses. Além disso, como medida administrativa, há recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo. Caso o infrator reincida na infração, em período de doze meses, terá sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) cassada.

Não obstante às duras penalidades já instituídas pelo CTB, continuamos a ver, diariamente, a morte de inúmeras pessoas em decorrência de motoristas que dirigem embriagados. Como bem difundido neste momento de crise na saúde pública, com a grave ameaça do coronavírus, é obrigação do Poder Público proporcionar um ambiente seguro para nossos cidadãos. Em vias terrestres, a atitude do Congresso Nacional não pode ser diferente. A instalação de dispositivo em veículos automotores sensíveis à presença ou a ausência de bebida alcóolica na respiração do condutor, vinculado ao sistema de partida do motor de veículos, medida aqui proposta, deve ser encarada como instrumento de preservação de vidas. O equipamento obrigatório que pretendemos instituir tem o objetivo de liberar o acionamento do motor veicular somente na hipótese de resultado negativo no “teste do bafômetro”, como é comumente denominado.

A par de todas as dificuldades a respeito da instalação de tal equipamento, nossa proposição permite a instalação gradual dos equipamentos na frota. Sabemos que, em um primeiro momento, a instalação terá custo mais elevado, quando será exigido apenas em novos modelos. Dessa forma, minimiza os impactos na parcela da população menos favorecida economicamente. Seguindo esse raciocínio, o calendário de implantação da medida prevê que os veículos mais antigos sejam submetidos à exigência ao final do prazo de renovação da frota. Isso permitiria, até lá, a redução natural dos custos de instalação do equipamento devido ao aumento de demanda e de concorrência, além da própria evolução tecnológica, a qual tem proporcionado o surgimento de inúmeros equipamentos sofisticados a preços cada vez mais acessíveis.

Reiteramos nossa posição de prover condições seguras para todos os usuários das vias terrestres. A obrigatoriedade da instalação de dispositivo nos veículos automotores reduzirá drasticamente o número de condutores que dirigem sob a influência de álcool, e, por conseguinte, o número de acidentes, lesionados e mortos.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada para aprimorar o Código de Trânsito Brasileiro.

Em vista do exposto, pedimos o apoio de nossos Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 1 de abril de 2020.

Deputado Bosco Costa

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados,

fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

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. *(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. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.593, DE 2020

(Do Senado Federal)

PLS nº 81/2018
Ofício n. 325/2020 - SF

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, barras de proteção lateral.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8177/2014.

PL.1593/2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, barras de proteção lateral.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105. .....

.....

VIII – barras de proteção lateral.

....." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 360 (trezentos e sessenta) dias de sua publicação oficial.

Senado Federal, em 6 de abril de 2020.

Senador Antonio Anastasia
Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,
no exercício da Presidência

tksa/pls18-081rev-t

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a

definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.692, DE 2020

(Do Sr. Alexandre Frota)

Dispõe sobre o transporte público municipal, intermunicipal e interestadual, e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1880/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1°- O transporte público municipal, intermunicipal e interestadual, devem cumprir a legislação de trânsito e não poderão transportar pessoas em pé nos ônibus que servem a população, sob pena de multa.

§ 1° todos os assentos deverão ter sinto de segurança, já obrigatório em lei específica.

§ 2° as penas serão estabelecidas em lei por seus municípios ou estados da federação de acordo com a legislação nacional de trânsito.

Art. 2° As tarifas cobradas não poderão sofrer reajuste para a efetivação desta lei.

Art. 3° Esta lei entra em vigor no ano seguinte a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal estabelece que sejam competentes para legislar sobre transportes públicos os Estados e Municípios.

Porém até a presente data a legislação que determina que todos os passageiros dos transportes coletivos estejam sentados e com os devidos cintos de segurança, não foi cumprida.

Está lei visa, além da segurança das pessoas, diminuir o assédio imoral e criminoso sofrido, quase que diariamente, pelas mulheres que se utilizam do transporte público.

Não podemos mais tratar nossos contribuintes e as pessoas que sustentam com o pagamento de tarifa, como se fossem "sardinhas em lata" a nossa função de legisladores é de respeitar os limites legais e o respeito com os cidadãos.

Vemos que vários países no mundo não transportam seus passageiros em pé nos seus ônibus de transporte coletivo, portanto precisamos melhorar as condições destes transportes para a população.

O impedimento do reajuste de tarifa por causa desta lei é imperioso, não podemos mais aumentar os custos de trabalhadores, nem tampouco sacrificar ainda mais os cidadãos brasileiros.

Por todo o exposto, este projeto de lei, é medida de justiça e respeito para toda a sociedade brasileira.

Sala das Sessões 07 de abril de 2020

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

PROJETO DE LEI N.º 2.402, DE 2020

(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vedar o emprego, sem a presença do agente, de dispositivos eletrônicos na fiscalização de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

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 vedar a lavratura de auto de infração com base em videomonitoramento ou mediante o uso, sem a presença do agente, de dispositivos eletrônicos na fiscalização de trânsito.

Art. 2º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 280. .....

.....

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

.....

§ 5º É vedada a lavratura de auto de infração com base em videomonitoramento ou qualquer tipo de instrumento ou equipamento de fiscalização eletrônica operado sem a presença física da autoridade de trânsito ou de seu agente no local da infração." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo combater os abusos e arbitrariedades da chamada "indústria das multas", onde verdadeiras armadilhas são construídas para arrecadar cada vez mais, às custas de cidadãos desavisados que trafegam por nossas ruas e rodovias.

Com as medidas que propomos, ficam proibidas, por exemplo, as multas de trânsito geradas por meio de equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade – os chamados radares –, em pontos fixos ou montados em locais estratégicos, os quais nem sempre visam à segurança do trânsito, mas, sim, à arrecadação.

Também fica vedada a autuação de infração mediante videomonitoramento, bem como qualquer aplicação de multa de trânsito por meio eletrônico sem a presença física do agente de trânsito ou policial no local da infração. Atualmente, grandes centrais de imagens, com drones e poderosas câmeras, estão sendo utilizadas para filmar possíveis infrações de trânsito, porém com grave violação da privacidade dos cidadãos de bem.

Nosso projeto não menospreza os conceitos de segurança do trânsito, razão pela qual determinamos que, estando presente o agente ou policial, a infração será comprovada por sua declaração. Nesse caso, também pode ser feito o uso de aparelho eletrônico, equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível para a comprovação da infração.

Diante do exposto, por se tratar de importante aperfeiçoamento em nossa legislação de trânsito, a qual protegerá os cidadãos da fúria arrecadatória do Estado, contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 05 de maio de 2020.

Deputado LUCIO MOSQUINI

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 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.606, DE 2020

(Do Sr. Eduardo da Fonte)

Altera a Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para tornar facultativa a realização de aulas teóricas e práticas em autoescolas para obtenção da CNH nas categorias "A" e "B".

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3781/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 155 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

"Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada ***ou por condutor regularmente habilitado quando se tratar das categorias "A" e "B".***

§1º- *.....*

§2º- É facultativa a realização em autoescolas das aulas teóricas e práticas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias "A" e "B", desde que sejam ministradas ao aprendiz por condutor regularmente habilitado." (AC)

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

JUSTIFICAÇÃO

Diante da crise econômica trazida pela pandemia de COVID-19 (novo coronavírus), os recursos financeiros estão escassos para a maior parte da população. Ao longo dos últimos anos, com exigências maiores sobre a maneira de ministrar o curso de formação de condutores das categorias "A" e "B", os custos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) se elevaram enormemente.

Em muitos locais, como no Estado de Pernambuco, o aprendiz precisa despender em média R$ 2.000,00 (dois mil reais), entre taxas e o preço pago pelas aulas nos centros de formação de condutores, para conseguir sua CNH. Isso se torna um fator impeditivo à obtenção da carteira de motorista para pessoas de classes menos favorecidas economicamente.

Com essa barreira construída pelo preço da CNH nas categorias “A” e “B”, reduz-se também as oportunidades de trabalho e melhoria financeira de milhões de famílias por todo o país. Ademais, em localidades no interior do país, onde os recursos financeiros são mais escassos, há toda a oportunidade para que aprendizes realizem aulas práticas dentro de fazendas, sítios, chácaras e outros tipos de terreno privado, caracterizando uma lacuna entre a necessidade da CNH pelos cidadãos e a possibilidade de a aprendizagem ocorrer com minimização dos riscos envolvidos.

Assim, nossa intenção é de que o aprendiz e candidato à CNH tenha que arcar apenas com os custos das taxas do processo de habilitação, que já se mostram suficientemente elevados, sem a adição de altos valores praticados por autoescolas no Brasil.

O tema chegou até nosso gabinete por intermédio do Deputado Estadual Fabrizio Ferraz, que recebeu o pleito mais do que justo da população do interior de Pernambuco, que relataram as dificuldades sofridas na obtenção da CNH com os altos custos das aulas.

Por essas razões, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 13 de maio de 2020.



Deputado EDUARDO DA FONTE

PP/PE

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. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998*

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

PROJETO DE LEI N.º 2.946, DE 2020

(Do Sr. Delegado Antônio Furtado)

Altera o código de trânsito brasileiro (lei federal nº: 9.503/97), tipificando a conduta de conduzir veículo automotor com placa de identificação, no todo ou em parte, alterada, oculta, ilegível ou que, de qualquer forma, impeça a identificação do veículo pelos órgãos de fiscalização e controle.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7385/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Conduzir veículo automotor com placa de identificação, no todo ou em parte, alterada, oculta, ilegível ou que, de qualquer forma, impeça a identificação do veículo automotor pelos órgãos de fiscalização e controle, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis.

Pena: detenção de 06 (seis) meses a 02 (dois) anos.

Parágrafo único: Para fins de prova, será dispensado exame pericial, podendo ser comprovado o delito através depoimentos de testemunhas policiais ou agentes de trânsito e de fotografias ou vídeos.

Art. 2º - Cria o artigo 305, A, da Lei Federal nº: 9.503/97 (código de trânsito brasileiro) com a redação dada pelo artigo 1º desta lei;

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

JUSTIFICAÇÃO

A segurança viária é de extrema importância para o bem estar das pessoas e garantia de qualidade de vida para todos.

Temos observado um considerável número de veículos automotores em deslocamento com placas de identificação ilegíveis, com caracteres, total, ou parcialmente, ocultos ou alterados que, por essa razão, não podem ser corretamente identificados pelos órgãos de fiscalização e controle.

Essas condutas impedem às autoridades policiais, de trânsito e demais órgãos fiscalizadores a correta identificação de condutores de veículos envolvidos em acidentes de trânsito, desde leves até os mais graves, com resultado morte, bem como, impedem as devidas autuações das infrações de trânsito, tanto por parte dos agentes de trânsito, quanto pelos equipamentos eletrônicos criados para a garantia da integridade física da população.

Este projeto visa tornar essa conduta como crime diante do grande impacto da condução de veículo automotor nessas condições, bem como, acabar com a impunidade de delitos e infrações de trânsito.

Ante o exposto, este Deputado pede aos ilustres Pares a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 27 de maio de 2020.

Deputado Federal DELEGADO ANTÔNIO FURTADO PSL/RJ

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 XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Dos Crimes em Espécie

.....

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuídas:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

§ 1º As condutas previstas no *caput* serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012 e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.100, DE 2020

(Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre exames de aptidão física e mental realizados por profissional legalmente habilitado, sem necessidade de credenciamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7761/2014.

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 exames de aptidão física e mental realizados por profissional legalmente habilitado, sem necessidade de credenciamento junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 2º O *caput* do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> “Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito ou diretamente por

profissional legalmente habilitado nos termos do § 6º do art. 148, na seguinte ordem:

....." (NR)

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

"Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de aptidão física e mental e 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.

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental, previstos no inciso I e §§ 2º e 3º do art. 147, serão realizados por profissional legalmente habilitado, vedada a imposição, pelos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de credenciamento e qualquer outra exigência para a realização dos exames." (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a legislação em vigor, apenas médicos e psicólogos credenciados nos órgãos executivos de trânsito (do Estado ou Distrito Federal) estão aptos a realizar exames relativos à habilitação para conduzir veículos automotores. Nesse contexto, o Conselho Nacional de Trânsito – Contran – ficou encarregado de regulamentar o conteúdo e detalhamento de como tais exames devem ser executados.

Não temos dúvidas que é essencial o registro dos profissionais perante o respectivo Conselho Regional de Medicina – CRM – e o respectivo Conselho Regional de Psicologia – CRP. O requisito é necessário para validade e credibilidade dos exames. Entretanto, o credenciamento junto aos órgãos de trânsito deve ser extinto urgentemente. É uma exigência sem função prática, baseada em nosso modelo burocratizado, e que leva ao aumento do custo dos exames e à insatisfação da população.

O processo de credenciamento varia de Estado para Estado e, de forma geral, restringe a atuação de médicos e psicólogos ao cobrar os mais variados

tipos de taxas para o exercício da atividade (logicamente repassadas aos cidadãos), ao exigir certidões e documentações infindáveis e ao normatizar de forma pormenorizada como a atividade deve ser realizada. Além do preço tabelado, as normas detalham horário de funcionamento, área e disposição dos cômodos da clínica, móveis e instrumentos de trabalho dos profissionais[21].

Com todo respeito aos órgãos de trânsito e seus profissionais, os quais devem focar na segurança e organização de suas vias, não deve ser tarefa deles a normatização do funcionamento nem a fiscalização de clínicas médicas e de psicologia de trânsito. Importante dizer que esses profissionais já estão obrigados a respeitar os normativos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa – e dos conselhos profissionais. Não há motivos para mais uma interferência estatal, mais uma série de regras a serem cumpridas, mais um credenciamento, mais taxas, mais fiscalização, mais burocracia.

Portanto, neste projeto de lei, propomos permitir que qualquer profissional legalmente habilitado possa realizar os exames de aptidão física e mental a que se refere o Código de Trânsito Brasileiro, dispensando-se a participação dos Detran a respeito de horário de atendimento, preço a ser cobrado e todas as outras burocracias atualmente impostas aos médicos, psicólogos e clínicas.

Diante do exposto, contamos com o apoio da Casa a esta proposição.

Sala das Sessões, em 06 de junho de 2020.

Deputado LUCIO MOSQUINI

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

.....

[21] A título ilustrativo, a Instrução nº 731, de 6 de novembro de 2012, do Detran do DF, pode ser acessada por meio do link: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/72756/Instru_o_731_06_11_2012.html

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 149. (VETADO)

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.452, DE 2020

(Do Sr. Félix Mendonça Júnior)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir que o exame de aptidão física e mental com vistas à obtenção de habilitação para dirigir possa ser realizado por profissional qualificado, independentemente de credenciamento junto ao órgão de trânsito

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3100/2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental, a ser realizado, respectivamente, por médico e psicólogo devidamente qualificados e conforme critérios de aptidão definidos em regulamento pelo CONTRAN;

……

Art. 148. Os exames de habilitação referidos nos incisos II e III do art. 147 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.

……." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 170 de nossa Constituição Federal consagra os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência como fundamentos de nossa ordem econômica. Nesse sentido, entendemos que restrições e reservas artificiais ocorrem em desfavor dos cidadãos. Parece-nos ser esse o caso da reserva de exames de aptidão física e mental com vistas à obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) apenas a clínicas credenciadas.

A reserva de mercado distorce preços e reduz as possibilidades

de escolha dos cidadãos. Não há sentido em restringir a aferição de condições físicas para a condução de veículos a um corpo reduzido de profissionais. Um médico devidamente formado e com registro em seu Conselho de classe poderá averiguar as condições gerais de saúde física e avaliar se o candidato possui a aptidão necessária para guiar seu veículo com segurança para si e para os outros. Do mesmo modo, um profissional da área de psicologia poderá aferir a aptidão mental dos candidatos.

Compreendemos que seja necessário garantir que esses exames sejam feitos de modo competente, com vistas a resguardar os interesses dos próprios cidadãos. Entretanto, a reserva de mercado não é a melhor forma de proteger esses interesses. Nesse sentido, incluímos determinação para que o Contran defina os critérios de aptidão. Essa orientação permitirá que os profissionais tenham uma referência para a emissão de seus laudos. Ao mesmo tempo, as autoridades competentes terão parâmetros para eventuais ações de fiscalização.

É necessário reduzir a burocracia e ampliar as possibilidades de escolha. Só assim os cidadãos terão acesso a serviços de qualidade e a um atendimento em tempo adequado e a preço justo.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 3 de setembro de 2020.

FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR
Deputado Federal — PDT/BA

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO VII

DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. *(Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

Art. 172. A lei disciplinará, com base no interesse nacional, os investimentos de capital estrangeiro, incentivará os reinvestimentos e regulará a remessa de lucros.

.....
.....

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. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 149. (VETADO)

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.474, DE 2020

(Do Sr. Kim Kataguiri)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar facultativa a frequência em autoescolas, na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, nos casos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3781/2019.

Apresentação: 04/09/2020 10:27 - Mesa
PL n.4474/2020

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

PROJETO DE LEI Nº , DE 3 DE SETEMBRO DE 2020

(DO SR. KIM KATAGUIRI)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar facultativa a frequência em autoescolas, na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, nos casos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

"Art. 147.....

.....

§7º Os exames de que tratam os incisos III a V do caput poderão ser realizados pelo candidato sem obrigatoriedade de frequência em cursos oferecidos por autoescolas ou qualquer outra entidade de formação de condutores, para obtenção da carteira nacional de habilitação nas categorias A e B, desde que atendidas as exigências do art. 140, podendo o candidato optar:

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatguiri@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

Documento eletrônico assinado por Kim Kataguiri (DEM/SP), através do ponto SDR_56366, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205141580000

Apresentação: 04/09/2020 10:27 - Mesa
PL n.4474/2020

I – para os exames previstos nos incisos III e IV por autoinstrução, devendo os órgãos de trânsito oferecer material suficiente e gratuito em seu sítio eletrônico;

II – para o exame constante do inciso V por instrução particular, oferecida por instrutor independente, que atestará, sujeitando-se às responsabilizações legais, o cumprimento das exigências desta Lei relativas à aprendizagem de direção veicular, e cujo credenciamento será feito junto ao órgão de trânsito, que não poderá negá-lo, uma vez preenchidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

a) Possuir habilitação na categoria pretendida pelo candidato por, no mínimo, 5 (cinco) anos;

b) Não ter sido penalizado, nos últimos 5 (cinco) anos, com a suspensão ou cassação do direito de dirigir, ou ter processo em andamento contra si para estas penalidades, tampouco ter sido condenado ou estar sendo processado por crime de trânsito;

c) O veículo utilizado na instrução contenha identificação própria da condição de aprendizagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§8º Os exames de que tratam o caput serão uniformes, independentemente da opção do candidato prevista no parágrafo anterior.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei permitirá que a instrução dada a futuros condutores de veículo automotores possa ser feita de forma privada, sem que haja necessidade do candidato frequentar uma autoescola. Pretende-se, com tal medida, tornar o processo para obtenção da CNH menos burocrático e custoso.

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatguiri@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

Documento eletrônico assinado por Kim Kataguiri (DEM/SP), através do ponto SDR_56366, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205141580000

Apresentação: 04/09/2020 10:27 - Mesa
PL n.4474/2020

Evidentemente, o projeto traz salvaguardas para garantir que o candidato receba a instrução apropriada. Os testes aos quais será submetido são idênticos aos testes aplicados àqueles que frequentam as autoescolas. O candidato terá liberdade para escolher que seu tipo de instrução para exame prático, que poderá ser realizada por instrutor independente, desde que observados os critérios exigidos pela lei.

Quanto à instrução teórica, o candidato também terá a opção de realizar a autoinstrução, não necessitando de cursos em autoescolas, utilizando-se, para tal, de materiais e suporte oferecido de forma gratuita pelos órgãos de trânsito na internet.

Buscamos com esse PL encontrar o equilíbrio entre a necessária segurança no trânsito e a observância de um regime que permita ao candidato optar pela forma de instrução que seja adequada e conveniente para si.

Pelas razões expostas, levamos o projeto à consideração dos nobres colegas, contando com o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, 3 de setembro de 2020

DEPUTADO KIM KATAGUIRI

(DEM/SP)

Documento eletrônico assinado por Kim Kataguiri (DEM/SP), através do ponto SDR_56366, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205141580000

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Anexo IV, 4º andar, gabinete 421
dep.kimkatguiri@camara.leg.br
CEP 70160-900 - Brasília-DF

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. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá

ser diminuído por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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

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

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

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

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

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.575, DE 2020

(Da Sra. Joice Hasselmann)

Acrescenta parágrafo ao Art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vedar a cobrança do uso de extintores de incêndio nos veículos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4415/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido de novo parágrafo com a seguinte redação:

"Art. 105 .....
.....

§7º. É vedada a cobrança do uso de extintores de incêndio, para veículo automotor, cujo peso bruto total não exceda três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda oito lugares, fabricado no Brasil, como condição ao licenciamento e à circulação em vias abertas." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa por fim às discussões acerca da possibilidade de retorno da obrigatoriedade do uso extintores entre os equipamentos necessários à circulação de veículos automotores.

O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz em rol não exaustivo, os equipamentos considerados obrigatórios para a frota de veículos em circulação, bem como atribui ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a competência para regulamentar suas especificações técnicas e estabelecer outros itens de uso obrigatório.

Conforme a leitura atenta do dispositivo supracitado, não figura o extintor de incêndio como item obrigatório no CTB, trata-se, portanto, de regulação infralegal.

A primeira regulação do Contran tornando o uso de extintores de incêndio item obrigatório, constou na Resolução nº 14, de 6 de fevereiro de 1998, posteriormente alterada pela Resolução nº 157, de 22 de abril de 2004, que fixava especificações técnicas para os extintores de incêndio e determinava que todos os veículos novos fabricados no Brasil, a partir de 1º de janeiro de 2005, seriam equipados com extintor de incêndio com carga de pó ABC.

Mesmo após as sucessivas prorrogações de prazo para o cumprimento da exigência, vários condutores se viram prejudicados pela cobrança excessiva do item e pela incidência em infração grave punida com multa e retenção do veículo, em razão de sua escassez no mercado, impossibilitando, desta feita, também, o atendimento da norma pelas fabricantes de veículos.

A partir daí, estudos técnicos passaram a apontar pela desnecessidade do equipamento: seja pelo despreparo de condutores para o manuseio, podendo ocasionar risco pessoal maior do que o próprio evento; seja pelo ínfimo índice de casos em que o veículo pega fogo devido às inovações tecnológicas aplicadas, à exemplo, o corte de combustível após colisões e a baixa flamabilidade de equipamentos.

Em dado apresentado pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, no ano de 2002, já apontava a desnecessidade, eis que, dentre os 2

milhões de sinistros ocorridos em veículos cobertos por seguradoras, 800 sinistros tiveram como causa o incêndio e, destes, apenas um total de 24 veículos teriam feito o uso dos extintores, o que representa uma eficácia do uso do equipamento de apenas 3%.

Atento à nova realidade e diante dos dados apontados o Contran através da Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015, revogou a obrigatoriedade para veículos comuns, como automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, embora tenha mantido a exigência para os veículos comerciais como, ônibus e veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos e gasosos.

A acertada decisão do órgão de trânsito encontra forte resistência causada pelo *lobby* de empresas no Congresso, que demandam a todo custo, o retorno da obrigatoriedade do equipamento para satisfação de interesses financeiros escusos e contrários ao interesse público. A ilustrar o afirmado, tramita no Senado Federal, proposição legislativa – PLC nº 159/2017[22], já aprovada na Câmara dos Deputados em legislatura passada, a incluir entre os equipamentos obrigatórios dos veículos extintor de incêndio com carga de pó ABC.

O Brasil pode ser citado como um dos poucos países do mundo que ainda determinava o uso obrigatório de extintores de incêndio, contrariando tendência mundial pela dispensa do equipamento, como é o caso dos Estados Unidos, grande parte dos países europeus, Austrália e Japão.

Imperativo, portanto, a inclusão de previsão legal no CTB, de dispositivo vedando a cobrança do equipamento em veículos automotores nos moldes em que especifica, como condição ao licenciamento e à circulação em vias abertas.

Convicta de que a medida ora proposta é necessária ao atendimento do interesse público, conto com o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação deste expediente.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2020.

Deputada JOICE HASSELMANN

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.

[22] https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/131762

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica

credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 14, DE 06 DE FEVEREIRO DE 1998

Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I, do artigo 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 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando o artigo 105, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a necessidade de proporcionar às autoridades fiscalizadoras as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização;

Considerando que os veículos automotores, em circulação no território nacional, pertencem a diferentes épocas de produção, necessitando, portanto, de prazos para a completa adequação aos requisitos de segurança exigidos pela legislação;

RESOLVE:

Art. 1º. Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

I - nos veículos automotores e ônibus elétricos:

1) pára-choques, dianteiro e traseiro;

2) protetores das rodas traseiras dos caminhões;

3) espelhos retrovisores, interno e externo;

4) limpador de pára-brisa;

5) lavador de pára-brisa;

6) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;

7) faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;

8) luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela;

.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 157, DE 22 DE ABRIL DE 2004

Fixa especificações para os extintores de incêndio, equipamento de uso obrigatório nos veículos automotores, elétricos, reboque e semi-reboque, de acordo com o art. 105 do 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;

Considerando o art. 105, § 1º, do CTB, que estabelece que o CONTRAN determinará as especificações técnicas dos equipamentos obrigatórios, resolve:

Art. 1º Nenhum veículo automotor poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes da tabela 2 do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor. (Redação dada ao caput pela Resolução CONTRAN nº 223, de 09.02.2007, DOU 16.02.2007)

Nota:Redação Anterior:

"Art. 1º Nenhum veículo automotor, elétrico, reboque e semi-reboque poderá sair de fábrica, ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação, sem estar equipado com extintor de incêndio, do tipo e capacidade constantes do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do compartimento interno destinado aos passageiros."

Parágrafo único. Excetuam-se desta exigência as motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos automotores sem cabine fechada, tratores, veículos inacabados ou incompletos, veículos destinados ao mercado de exportação e os veículos de coleção.

Art. 2º Os extintores de incêndio deverão exibir a Marca de Conformidade do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, e ser fabricados atendendo, no mínimo, as especificações do Anexo desta Resolução.

.....

.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 556, DE 17 DE SETEMBRO DE 2015

Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada.

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 institui 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,

Considerando o disposto

Considerando o que consta do processo administrativo nº 80000.000521/2015-52

Resolve:

Art. 1º Alterar o art. 1º da Resolução CONTRAN nº 157, de 22 de abril de 2004, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Esta norma torna facultativo o uso do extintor de incêndio, para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada, do tipo e capacidade constantes da tabela 2 do Anexo desta Resolução, instalado na parte dianteira do habitáculo do veículo, ao alcance do condutor.

§ 1º Os proprietários dos veículos descritos no caput poderão optar pelo uso do extintor de incêndio.

§ 2º Os fabricantes e importadores dos veículos descritos nos caput deverão disponibilizar local adequado para a instalação do suporte para o extintor de incêndio, na forma da legislação vigente.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.619, DE 2020

(Do Sr. Ney Leprevost)

Dispõe sobre normas preventivas ao esquecimento de crianças e animais no interior de veículos, conforme especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5224/2016.

Apresentação: 17/09/2020 09:06 - Mesa
PL n.4619/2020

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º /2020

Dispõe sobre normas preventivas ao esquecimento de crianças e animais no interior de veículos, conforme especifica.

Art. 1º Fica estabelecido que os estacionamentos, shoppings centers, centros comerciais, supermercados e estabelecimentos similares, deverão afixar em suas dependências avisos e alertas sobre o esquecimento de crianças e animais no interior de veículos.

Art. 2º Os avisos e alertas de que trata o caput, poderão ser expostos de forma impressa, eletrônica ou sonora, a critério do estabelecimento.

Art. 3º Os estabelecimentos de que trata esta Lei terão o prazo de 60 (sessenta) dias para se adequarem às presentes disposições.

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

Curitiba, 11 de setembro de 2020.

NEY LEPREVOST
Deputado Federal/PSD

JUSTIFICATIVA

Documento eletrônico assinado por Ney Leprevost (PSD/PR), através do ponto SDR_56456, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200064737840 0

CÂMARA DOS DEPUTADOS - PALÁCIO DO CONGRESSO NACIONAL
Praça dos Três Poderes Brasília/DF - CEP 70160-90 - Gabinete nº 221
(61) 3215-5221 – dep.neyleprevost@camara.leg.br

Apresentação: 17/09/2020 09:06 - Mesa
PL n.4619/2020

A presente proposição visa implantar um mecanismo de prevenção contra o esquecimento involuntário de crianças e animais no interior dos veículos estacionados em shoppings, supermercados e etc.

Com a afixação de alertas e avisos, eventuais esquecimentos podem ser evitados e vidas poderão ser salvas. Os casos de crianças que foram deixadas no interior de veículos geram grande comoção e revolta na sociedade, principalmente quando este esquecimento resulta em óbito. Por isso, com essa medida simples é possível evitar estas situações trágicas.

Além da preocupação com o esquecimento de crianças, também é necessário voltar nossa atenção aos animais que frequentemente são deixados nos veículos.

Nas redes sociais não são raros os casos em que animais são retirados de veículos estacionados onde foram deixados por seus donos, por este motivo a proposição também visa a prevenção ao abandono involuntário de animais.

Conforme artigo publicado em fevereiro de 2014 na Revista Polyteck, estudo realizado pela Annals of Emergency Medicine por pesquisadores da Universidade do Estado da Louisiana, a realidade é que entre 15 e 25 crianças morrem todos os anos de hipertermia, essencialmente por que foram esquecidas dentro de carros. Parece contra intuitivo, mas a temperatura externa ao carro tem pouca relação com a rapidez da elevação da temperatura interna: em um ambiente a 14 ºC, o interior do carro pode alcançar, na primeira hora, entre 22 ºC e 36 ºC. Cerca de 80% das mudanças na temperatura no interior do veículo ocorrem nos primeiros 30 minutos.[1]

Sendo assim, considerando a relevância e importância do tema, pedimos e contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

[1] Disponível em: https://medium.com/polyteck/porque-as-crian%C3%A7as-esquecidas-em-carros-v%C3%A3o-a-%C3%B3bito-como-evitar-9ed4d1325547. Acesso em 11/09/2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS - PALÁCIO DO CONGRESSO NACIONAL
Praça dos Três Poderes Brasília/DF - CEP 70160-90 - Gabinete nº 221
(61) 3215-5221 – dep.neyleprevost@camara.leg.br

Documento eletrônico assinado por Ney Leprevost (PSD/PR), através do ponto SDR_56456, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200064737840 0

PROJETO DE LEI N.º 4.671, DE 2020

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2471/2019.

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 dispor sobre normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos.

Art. 2º O art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

> "Art. 141. .....
>
> .....
>
> § 3º Os cursos de aprendizagem relativos ao processo de habilitação, os cursos especializados previstos nos arts. 145 e 145-A desta Lei e todos os demais cursos de formação requeridos pela legislação de trânsito devem ser oferecidos na modalidade presencial, exceto as atualizações dos cursos especializados, os cursos de reciclagem previstos nos arts. 261 e 268 desta Lei e as atualizações dos demais cursos previstos no Sistema Nacional de Trânsito, que serão realizados na forma estabelecida pelo Contran.

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

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do Sistema Nacional de Trânsito, a implantação de cursos a distância foi regulamentada por meio da Resolução do Contran nº 730, de 6 de março de 2018, cuja ementa dispõe: "estabelece os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino

a distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, e, também, pela Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004.

Apesar destes atos regulamentares, entendemos que esses cursos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, sobretudo aqueles que compreendem as atividades de formação, devem ser ministrados presencialmente, haja vista que determinados conteúdos não podem ser ofertados sem o contexto da sala de aula. Dizendo diferente, existem determinados aspectos da aprendizagem que não podem ser transmitidos unicamente por uma tela; precisam do contato próximo e envolvente com a matéria lecionada. Nesse viés, o ensino presencial permite um acompanhamento mais eficaz e propicia maior troca de ideias na formação do condutor e dos profissionais que integram o sistema.

A proposta generalizada do curso de “EaD”, de forma preocupante, como o próprio nome já sinaliza, distancia o corpo discente do corpo docente, de modo a criar uma barreira virtual nada útil para o processo de aprendizagem.

Ademais, o ensino a distância exige um comprometimento e esforço tremendo do estudante, e nem todo aluno é autodidata, longe disso!

Em linhas derradeiras, acredita-se que o Contran, ao regulamentar em favor deste recurso para todos os cursos, furta-se de garantir o efetivo direito à educação de trânsito previsto no artigo 76 do CTB, cujo conteúdo programático, desde 1997, não é aplicado pelos governos estaduais e municipais.

Não bastasse a fragilidade da educação básica no trânsito de há muito negligenciada pelos entes federativos competentes e por suas respectivas instituições de ensino, agora nos deparamos com uma modalidade de ensino improfícua e insensível às dificuldades intelectuais e de acesso digital de muitos alunos que nunca tiveram o mínimo contato com a matéria afeta ao trânsito.

Desta maneira, com objetivo de impedir a implantação generalizada dos cursos a distância no processo de aprendizagem, propomos essa alteração do CTB para tonar obrigatório o método presencial, excepcionando apenas os cursos de atualização de especialização, bem como os cursos de reciclagem, por se tratarem, no fundo, de uma renovação apenas, de sorte a comportar uma flexibilização.

Assim, contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de setembro de 2020.

ABOU ANNI

Deputado Federal - PSL (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 VI
DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

.....

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.
Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.
.....

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000

kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. *(Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011)*

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. *(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014, e com redação dada pela Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 2º *(VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014)*

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

.....

CAPÍTULO XVI
DAS PENALIDADES

.....

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)*

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (VETADO)

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas 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.

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes. na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veiculo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro;

VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

VII - (VETADO);

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e sem agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

.....
.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 730, DE 06 DE MARCO DE 2018

Estabelece os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, incisos I e X, e o art. 141, 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 dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando a necessidade de padronizar os requisitos tecnológicos e educacionais para homologação de cursos realizados na modalidade de ensino à distância - EAD dentro do Sistema Nacional de Trânsito - SNT; e

Resolve:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 1º Estabelecer os critérios e requisitos técnicos para a homologação dos cursos e das plataformas tecnológicas, na modalidade de ensino à distância, quando requeridos por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, para a realização dos cursos de atualização para Renovação da CNH, Curso de Aperfeiçoamento para Renovação da CNH, Curso de Reciclagem para Condutores Infratores, Curso Preventivo de Reciclagem e Cursos Especializados de Capacitação para Condutores de Veículos e outros cursos relacionados ao Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º A instituição ou entidade interessada na obtenção da homologação deverá comprovar a compatibilidade do seu objeto social à atividade educativa, possuindo código de descrição da atividade econômica principal referente a uma das opções contidas na Seção P (Educação) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), observado os critérios e requisitos definidos nesta Resolução e disponibilização de capacidade técnica comprovada.

§ 2º A homologação será realizada perante o DENATRAN, o qual, após receber requerimento devidamente instruído e protocolado, notificará o interessado acerca da viabilidade do pedido, nos seguintes prazos:

I - cento e vinte dias, para os requerimentos apresentados até 1º de fevereiro de 2021;

II - noventa dias, para os requerimentos apresentados até 1º de fevereiro de 2022;

III - sessenta dias, para os requerimentos apresentados a partir de 2 de fevereiro de 2022.

§ 3º A homologação das instituições e entidades referidas no parágrafo anterior é específico para a Pessoa Jurídica que o solicita, sendo intransferível.

Seção II Das Definições

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução entende-se por:

I - Educação à distância - EAD no Sistema Nacional de Trânsito: modalidade educacional na qual a mediação didáticopedagógica nos processos de ensino e aprendizagem ocorra em locais ou momentos distintos, utilizando-se de meios e tecnologias da informação e comunicação, obrigatoriamente pela rede mundial de computadores - internet, empregando

profissionais capacitados, além de oferecer política de amplo acesso, acompanhamento contínuo de todas as ações educativas e efetiva avaliação dos seus processos;

II - Equipe Multidisciplinar: equipe composta por profissionais qualificados e capacitados, responsáveis pela produção intelectual dos conteúdos educacionais, levantamento das necessidades pedagógicas de cada público-alvo, planejamento curricular, desenvolvimento dos objetos de aprendizagem e operacionalização dos cursos com contínua atualização dos conteúdos ofertados;

III - Projeto político pedagógico: documento descritivo da metodologia de ensino, compreendendo currículo, estratégias adotadas para o processo de ensino e aprendizagem, perfil do público-alvo, material didático completo a ser disponibilizado aos alunos, modelo de tutoria, canais de comunicação com definição de prazos para resposta às demandas dos alunos matriculados no curso, estabelecimento de estratégias e ferramentas de avaliação, delineando, obrigatoriamente, os princípios e diretrizes vinculados ao desenvolvimento do processo de ensino e aprendizagem adotado; e

IV - Tutores: grupo de profissionais com experiência e capacitação na área de trânsito, com formação mínima de nível médio, responsáveis pela mediação do processo pedagógico, que deverão ter concluído curso de instrutor de trânsito, conforme regulamentação específica do CONTRAN e comprovar experiência na área de trânsito.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004 (*)

Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto n° 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução.

Do Processo de Habilitação do Condutor

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser penalmente imputável;
II – saber ler e escrever;
III – possuir documento de identidade;
IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF.

§1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Pratica de Direção Veicular, nesta ordem.

§2° O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e habilitação na categoria "B", bem como requerer habilitação em "A" e "B" submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.929, DE 2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, para substituir o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”, nos locais que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4013/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os artigos 69, 87, 89, 262 e 280 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para substituir o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”.

Art. 2º Os artigos 69, 87, 89, 262 e 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 69. .....

.....

II - .....

.....

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

.....” (NR)

“Art. 87. .....

.....

VI - gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor.” (NR)

“Art. 89. .....

I - as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

.....” (NR)

“Art. 262 .....

.....

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente da autoridade de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.” (NR)

“Art. 280. .....

.....

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade 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 art. 281.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta visa unificar a denominação do agente da autoridade de trânsito em observância ao preconizado na Lei Complementar nº 95/98 que *“dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”.*

A edição da Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), foi um marco positivo na organização legislativa do trânsito no Brasil. Apesar de bem estruturado, o Código aprovado trouxe, em 5 dos 341 artigos, o termo

“agente de trânsito”, quando buscava tratar daquele que realiza a fiscalização de trânsito, ou seja “agente da autoridade de trânsito”.

Por isso é imperioso o ajuste na redação da Lei nº 9.503/97 a fim de se ter precisão na redação e evitar confusão entre termos que expressam ideias semelhantes, na forma como determina a Lei Complementar nº 95/98, *in litteris*:

> *CAPÍTULO II*
>
> *DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS*
>
> *Seção II*
>
> *Da Articulação e da Redação das Leis*
>
> *Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:*
> *I - .....*
> *.....*
> *II - para a obtenção de precisão:*
> *a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;*
> *b)* ***expressar a ideia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico****;*
> *..... (grifo nosso.)*

Portanto, da leitura dos cinco artigos originais do CTB, dos quais propomos alteração de quatro (devido à revogação do art. 262), observa-se que o objetivo era tratar do agente de trânsito autuador, ou simplesmente “agente da autoridade de trânsito”.

Não poderia ser diferente o termo que expressa a mesma ideia, até porque o Anexo I do CTB que trata dos conceitos e definições da Lei, apresenta apenas a definição de “agente da autoridade de trânsito” assim descrito:

> *AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.*

A simples ausência no CTB da definição de “agente de trânsito” demonstra que houve sinonímia ao tentar definir o agente autuador.

Por entender que a LC nº 95/98 precisa ser observada para a correta redação legislativa e que a alteração desses quatro artigos do CTB trará maior clareza e precisão ao termo, solicito o empenho dos meus nobres Pares para a aprovação deste projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RJ

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção VIII
Do Processo Legislativo

Subseção I
Disposição Geral

Art. 59. O processo legislativo compreende a elaboração de:
I - emendas à Constituição;
II - leis complementares;
III - leis ordinárias;
IV - leis delegadas;
V - medidas provisórias;
VI - decretos legislativos;

VII - resoluções.

Parágrafo único. Lei complementar disporá sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Subseção II
Da Emenda à Constituição

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:

I - de um terço, no mínimo, dos membros da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal;

II - do Presidente da República;

III - de mais da metade das Assembléias Legislativas das unidades da Federação, manifestando-se, cada uma delas, pela maioria relativa de seus membros.

§ 1º A Constituição não poderá ser emendada na vigência de intervenção federal, de estado de defesa ou de estado de sítio.

§ 2º A proposta será discutida e votada em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros.

§ 3º A emenda à Constituição será promulgada pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem.

§ 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:

I - a forma federativa de Estado;

II - o voto direto, secreto, universal e periódico;

III - a separação dos Poderes;

IV - os direitos e garantias individuais.

§ 5º A matéria constante de proposta de emenda rejeitada ou havida por prejudicada não pode ser objeto de nova proposta na mesma sessão legislativa.

.....
.....

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. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinqüenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

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.

.....

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

.....

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:
I - verticais;
II - horizontais;
III - dispositivos de sinalização auxiliar;
IV - luminosos;
V - sonoros;
VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.
Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização especifica e adequada.

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 XVI
DAS PENALIDADES

.....

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)*

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

.....

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 21/1/1998)*

Art. 281-A. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

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. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

§ 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)*

§ 6º *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

§ 7º *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

.....
.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS

.....

Seção II
Da Articulação e da Redação das Leis

.....

Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

I - para a obtenção de clareza:

a) usar as palavras e as expressões em seu sentido comum, salvo quando a norma versar sobre assunto técnico, hipótese em que se empregará a nomenclatura própria da área em que se esteja legislando;

b) usar frases curtas e concisas;

c) construir as orações na ordem direta, evitando preciosismo, neologismo e adjetivações dispensáveis;

d) buscar a uniformidade do tempo verbal em todo o texto das normas legais, dando preferência ao tempo presente ou ao futuro simples do presente;

e) usar os recursos de pontuação de forma judiciosa, evitando os abusos de caráter estilístico;

II - para a obtenção de precisão:

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

b) expressar a idéia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico;

c) evitar o emprego de expressão ou palavra que confira duplo sentido ao texto;

d) escolher termos que tenham o mesmo sentido e significado na maior parte do território nacional, evitando o uso de expressões locais ou regionais;

e) usar apenas siglas consagradas pelo uso, observado o princípio de que a primeira referência no texto seja acompanhada de explicitação de seu significado;

f) grafar por extenso quaisquer referências a números e percentuais, exceto data, número de lei e nos casos em que houver prejuízo para a compreensão do texto; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

g) indicar, expressamente o dispositivo objeto de remissão, em vez de usar as expressões 'anterior', 'seguinte' ou equivalentes; *(Alínea acrescida pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

III - para a obtenção de ordem lógica:

a) reunir sob as categorias de agregação - subseção, seção, capítulo, título e livro - apenas as disposições relacionadas com o objeto da lei;

b) restringir o conteúdo de cada artigo da lei a um único assunto ou princípio;

c) expressar por meio dos parágrafos os aspectos complementares à norma enunciada no *caput* do artigo e as exceções à regra por este estabelecida;

d) promover as discriminações e enumerações por meio dos incisos, alíneas e itens.

Seção III
Da Alteração das Leis

Art. 12. A alteração da lei será feita:

I - mediante reprodução integral em novo texto, quando se tratar de alteração considerável;

II – mediante revogação parcial; *(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

III - nos demais casos, por meio de substituição, no próprio texto, do dispositivo alterado, ou acréscimo de dispositivo novo, observadas as seguintes regras:

a) *(Revogada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

b) é vedada, mesmo quando recomendável, qualquer renumeração de artigos e de unidades superiores ao artigo, referidas no inciso V do art. 10, devendo ser utilizado o mesmo número do artigo ou unidade imediatamente anterior, seguido de letras maiúsculas, em ordem alfabética, tantas quantas forem suficientes para identificar os acréscimos; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

c) é vedado o aproveitamento do número de dispositivo revogado, vetado, declarado inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal ou de execução suspensa pelo Senado Federal em face de decisão do Supremo Tribunal Federal, devendo a lei alterada manter essa indicação, seguida da expressão 'revogado', 'vetado', 'declarado inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal', ou 'execução suspensa pelo Senado Federal, na forma do art. 52, X, da Constituição Federal'; *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

d) é admissível a reordenação interna das unidades em que se desdobra o artigo, identificando-se o artigo assim modificado por alteração de redação, supressão ou acréscimo com as letras 'NR' maiúsculas, entre parênteses, uma única vez ao seu final, obedecidas, quando for o caso, as prescrições da alínea *"c"*. *(Alínea com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

Parágrafo único. O termo 'dispositivo' mencionado nesta Lei refere-se a artigos, parágrafos, incisos, alíneas ou itens. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.105, DE 2020

(Do Sr. Guiga Peixoto)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-160/2015.

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.

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

"Art. 64.....

§1º.....

§2º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com idade inferior a 10 anos de idade que não tenha atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiros, aos veículos de transporte remunerado individual de passageiros, através de aplicativo ou de outras plataformas de comunicação em rede, quando estiver exercendo esse tipo de transporte e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Em 2020 o Código de Trânsito Brasileiro sofreu significativas alterações através da Lei nº 14.071 de 12 de outubro de 2020.

Dentre as alterações, consta a referente ao sistema de retenção especial, comummente conhecida como cadeirinha, para crianças circularem em veículos, contida no art. 64 da referida Lei.

Tais alterações buscou alinhar-se à Resolução nº 277/2008 do CONTRAN em relação da necessidade de fazer uso de equipamento de retenção. Resolução nº 277 isenta

da obrigatoriedade de transporte de crianças e adolescentes com o uso de bebe conforto, cadeirinha ou assento de elevação nos veículos de transporte coletivo, como ônibus, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro como ônibus, taxis e aos demais veículos com peso bruto total acima de 3,5 toneladas.

A obrigatoriedade do uso de bebe conforto, cadeirinha ou assento de elevação no transporte de crianças e adolescentes acompanhados de seus respectivos responsáveis, tem ocasionado a recusa de viagens por parte de motoristas de transporte de aplicativo, uma vez que não possuem tal aparato para o transporte e caso o veículo seja flagrado levando uma criança de forma irregular poderá ser autuado por infração às leis de trânsito.

Ou seja, apesar da Política de Mobilidade Urbana regulamentar o transporte por aplicativos, o condutor tem, ainda assim, que seguir as normas do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), que prevê crianças de até sete anos e meio ou 1,45 cm de altura usando dispositivo de retenção, sob a pena de ser punido de acordo com o artigo 168 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), infração gravíssima, com multa de R$ 293,47, sete pontos na CNH e medida administrativa de retenção do veículo até que seja regularizado o dispositivo de transporte para a criança seguir viagem.

Segundo a Resolução 277, os veículos de transporte privado se enquadram na mesma obrigatoriedade para o transporte automotor convencional até que haja alteração, onde é necessária a retenção das crianças com o aparelho indicado, diferentemente de outros segmentos de transporte, como declara o Denatran:

> *‘’Nos termos do parágrafo terceiro do Art. 1º da Resolução CONTRAN 277/2008, as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t’’.*[23]

Ademais, convém ressaltar que a conhecida “cadeirinha” é mais que um único tipo de dispositivo, existindo vários para cada classificação diferente, conforme altura e faixa etária. Dentre os tipos que as crianças devem usar, existem: o bebê-conforto, as poltronas reversíveis e o assento de elevação (*boosters*).

Nesta feita, imperioso observar a carga econômica que recai sob o condutor de aplicativo, vez que, conforme artigo publicado pela Revista USAC News, possuir os três

[23] https://usac.com.br/noticias/especial-apps-de-transporte-e-a-cadeirinha-infantil-impasse-regulamentar/

objetos levaria a um custo considerável ao motorista de aplicativo. Além do mais, como o motorista saberia qual tipo de criança irá transportar e, principalmente, como ter fácil acesso aos distintos tipos de cadeiras? Vale lembrar que eles atuam por localização em tempo-real e, em muitos casos, não possuem espaço nos próprios carros para ter os itens. Podem também se deparar com mais de uma criança, sendo necessários assim, dois equipamentos ou mais.

Sensível ao tema e à guisa de exemplo de coerência e razoabilidade a Uber declara:

> *"É importante que os pais assegurem que as crianças abaixo de 10 anos andem no banco traseiro de passageiros e estejam com os cintos de segurança afivelados. Ao utilizarem o serviço dos motoristas parceiros da Uber, os pais de bebês e crianças com menos de 7 anos e meio que assim desejarem podem utilizar seus próprios equipamentos de sistema de retenção, conforme a idade".*

Diante desse impasse normativo em que colidem interesses de famílias com crianças e motoristas de aplicativo, apresento a presente propositura no almejo de explicitar que, assim como aos motoristas de veículos de transporte coletivo, de aluguel, de transporte autônomo de passageiro (táxi), veículos escolares, os transporte remunerado privado individual de passageiros através de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, quando estiver exercendo esse tipo de transporte, também devem ver se livre de tal exigência.

Por essas razões, tomamos a presente iniciativa, esperando contar com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado GUIGA PEIXOTO
PSL/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. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*
Parágrafo único. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:
Infração - leve;
Penalidade - multa.

.....
.....

LEI Nº 14.071, DE 13 DE OUTUBRO DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências.

O PRESIDENTE 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. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:
.....
II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;
III - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;
IV - Ministro de Estado da Educação;
V - Ministro de Estado da Defesa;

VI - Ministro de Estado do Meio Ambiente;
VII - (revogado);
.....
XX - (revogado);
.....
XXII - Ministro de Estado da Saúde;
XXIII - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;
XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores;
XXV - (revogado);
XXVI - Ministro de Estado da Economia; e
XXVII - Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
.....
§ 4º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo- Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

Art.1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta- bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi) e ao demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t. (Redação dada pela Resolução 533/2015/CONTRAN/MCD)

§ 4º Todo veículo utilizado no transporte escolar, independentemente de sua classificação, categoria e do peso bruto total - PBT do veículo, deverá utilizar o dispositivo de retenção adequado para o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade. (Acrescentado pela Resolução 541/2015/CONTRAN/MCD)

Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações: (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)

I - quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco; (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)

II - quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro; (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)

III - quando o veículo for dotado originalmente (fabricado) de cintos de segurança subabdominais (dois pontos) nos bancos traseiros. (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)

Parágrafo único. Excepcionalmente, as crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio poderão ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado 'assento de elevação', nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos. (Redação dada pelo(a) Resolução 391/2011/CONTRAN/MCD)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.211, DE 2020

(Do Sr. Delegado Éder Mauro)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro - para permitir apenas o uso de medidores de velocidade fixos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 21 .....

.....

III - implantar, manter, operar e fiscalizar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, especialmente os medidores de velocidade que deverão ser eletrônicos, fixos, luminosos e visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display digital, sob pena de inconsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente; (NR)

IV - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, especialmente aquelas decorrentes de excesso de velocidade, que somente serão válidas quando aferidas por medidores de velocidade eletrônicos, fixos, luminosos e, visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display” digital, sob pena de inconsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente; (NR)

.....

Parágrafo único. Apenas nas hipóteses de registro de velocidade acima de 120Km/h será permitida a aferição por mecanismos móveis ou portáteis. (NR)”

“Art. 61 .....

.....

§ 3º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar a sinalização da velocidade máxima permitida da via, a uma distância de 500 metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade.(NR)

§ 4º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar a sinalização, a uma distância de 200 metros, de advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade.(NR)

§ 5º É proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis ou portáteis, sendo válida apenas na hipótese de aferição de velocidade acima de 120 Km/h.(NR)

§ 6º Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei.(NR)

§ 7º Apenas será permitida a autuação e respectiva aplicação de penalidade quando for aferida pelos medidores com equipamentos fixos velocidade acima de 60 km/h nos veículos automotivos. (NR)”

“Art. 218.....

.....

§ 1º Os medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico deverão ser eletrônicos, fixos, luminosos e visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida e obrigatoriamente apresentar display digital, onde seja possível visualizar a velocidade registrada no momento da passagem. (NR)

§ 2º Em caso de defeito que impossibilite a exibição da velocidade registrada, o veículo não poderá ser autuado. (NR)

§ 3º Não é permitida a aferição de velocidade de veículos por medidores portáteis ou móveis, sendo válida apenas na hipótese de velocidade acima de 120 Km/h. (NR)

§ 4º As penalidades previstas neste artigo serão aplicadas caso a velocidade medida, já descontado o erro máximo admitido na legislação metrológica em vigor, seja, no mínimo, 10% (dez por cento) superior ao limite de velocidade estabelecido para a via, sendo de no mínimo 60 km/h."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A segurança realmente é um fator importante para os condutores. No intuito de garantir condições de segurança das vias e rodovias são estabelecidos limites legais de velocidade através de placas de sinalização. Quando as velocidades praticadas pelos veículos são semelhantes, há redução da necessidade de ultrapassagens, da possibilidade de conflitos e, consequentemente, do risco de acidentes.

Os limites legais de velocidade são as máximas velocidades permitidas num determinado trecho da rodovia. De forma geral, esses limites correspondem às velocidades máximas que podem ser praticadas sob situações favoráveis e sem que haja prejuízos à segurança dos usuários da via.

O artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro realmente define, até mesmo numericamente, limites máximos a serem adotados. A adoção de velocidades superiores por parte dos motoristas caracteriza uma infração, muito embora a

aplicação da penalidade dependa de quanto à velocidade praticada supera o limite existente.

O artigo 62 do CTB manifesta que igualmente ao excesso de velocidade máxima permitida, velocidades muito reduzidas são indesejáveis a fluidez do trânsito e por isso, estabelece que a velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida. Entretanto, no Código de Trânsito não são apresentados critérios técnicos que permitam aos órgãos regulamentadores estabelecer limites diferentes dos genericamente indicados para as vias urbanas ou rodovias.

Os redutores de velocidade são fundamentais principalmente em trechos críticos de rodovias e até dentro das cidades, onde motoristas extrapolam o limite máximo. Quanto maior a velocidade, maior a gravidade das lesões e maior a ocorrência de óbitos.

A determinação da velocidade máxima para os veículos, em 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.

Em que pese os alarmantes números de vítimas fatais, sendo necessário o controle da velocidade de tráfego nas vias, o volume de dinheiro arrecadado pelas multas aplicadas supera o empregado em políticas públicas aplicadas em proveito da conscientização de seus condutores veiculares.

Entendemos que a utilização de dispositivos móveis, portáteis, estáticos e fixos de controle de velocidade tem sido utilizados de forma contrária à publicidade dos atos públicos se considerarmos que seu emprego pelas autoridades de trânsito opera-se de forma surpreendente, com o objetivo de emboscar condutores de veículos automotores, reboques e semirreboques em nome do enriquecimento de uma indústria de multas cuja existência não se pode negar no Brasil.

Rio 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."[24]

Sendo assim, entendemos que as alterações propostas ao Código de Trânsito Brasileiro devem contribuir sobremaneira para dar mais segurança ao administrado assim como à própria administração pública.

Por tudo isso, estamos certos de contar com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação da matéria.

Sala das sessões, em de de 2020.

Deputado Delegado **ÉDER MAURO**

PSD/PA

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

[24] Site Âmbito Jurídico.com.br
http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=694

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

XV - *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente; *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente; *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

IV - estabelecer, em conjunto com as Policias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo corri as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

XVII - *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

Parágrafo único. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

.....

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.

Art. 63. (VETADO)

.....

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% (cinqüenta 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% (cinqüenta 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) (Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

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 279, DE 2021

(Do Sr. José Airton Félix Cirilo)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5302/2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 05/02/2021 14:07 - Mesa
PL n.279/2021

PROJETO DE LEI

(Do Senhor JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO)

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

O Congresso Nacional decreta:

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. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

(...)

§ 10º - As placas dianteira e traseira, deverão ter identificação dos Estados e Cidades originárias do veículo.

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

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro, regumentado pela Lei 9503/1997,tem mais de 20 anos de existência e durante esses anos sofreu diversas alterações para se adequar as normas vigentes .

A mais recente atualização da norma, dada pela Resolução nº 780, de 26 de junho de 2019, a qual dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular. Entretanto, nas novas regras regulamentadas por esta resolução, não colocaram que deve-se identificar de onde o veículo ‘’ pertence’’, ou seja, a sua cidade e Estado.

.Assim, esta proposição prevê que seja considerado que no novo sistema de Placas de Identificação Veicular haja a identificação da cidade e Estado de origem do veículo

Documento eletrônico assinado por José Airton Félix Cirilo (PT/CE), através do ponto SDR_56101, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD211877789100

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Considerado a relevância da matéria apelamos para a imediata deliberação por parte desta Casa Legislativa.

Sala das Sessões, em de fevereiro de 2021.



JOSÉ AIRTON FÉLIX CIRILO

Deputado Federal PT/CE

Apresentação: 05/02/2021 14:07 - Mesa
PL n.279/2021

Documento eletrônico assinado por José Airton Félix Cirilo (PT/CE), através do ponto SDR_56101, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD211877789100

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 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. *(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. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 780, DE 26 DE JUNHO DE 2019

Dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o art. 12, incisos I e VII, e art. 115, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 50000.013843/2019-62, resolve:

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre o novo sistema de placas de identificação de veículos registrados no território nacional e as medidas de transição entre o atual e o novo sistemas.

CAPÍTULO I
REQUISITOS DA PLACA DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR

Art. 2º Após o registro no respectivo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (DETRAN), cada veículo será identificado por Placas de Identificação Veicular - PIV dianteira e traseira, de acordo com os requisitos estabelecidos nesta Resolução.

§ 1º Os reboques, semirreboques, motocicletas, motonetas, ciclomotores, cicloelétricos, triciclos, quadriciclos, bem como, quando couber, os tratores destinados a puxar

ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção, de pavimentação ou guindastes serão identificados apenas pela PIV traseira.

§ 2º As especificações técnicas das PIV estão contidas no Anexo I.

§ 3º Caso os proprietários de veículos que estejam em circulação desejem adotar voluntariamente o modelo de PIV previsto nesta Resolução, haverá a substituição automática do segundo caracter numérico do modelo de PIV anterior por uma letra, conforme padrão contido no Anexo II.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.105, DE 2021

(Do Sr. Giovani Cherini)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para instituir como equipamento obrigatório em veículos automotores marcador de nível de combustível com precisão volumétrica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9450/2017.

Apresentação: 29/03/2021 14:29 - Mesa
PL n.1105/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. GIOVANI CHERINI)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para instituir como equipamento obrigatório em veículos automotores marcador de nível de combustível com precisão volumétrica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração em seu art. 105:

"Art. 105. .....

.....

.

VIII – medidor de nível de combustível com marcação expressa em litros ou unidade volumétrica que apresente maior precisão.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo se aplica a veículos novos que venham a ser fabricados, importados, montados ou encarroçados após o 3º (terceiro) ano de vigência deste dispositivo, devendo o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito estabelecer especificações técnicas pertinentes." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A falta de precisão dos atuais medidores volumétricos de combustível em veículos automotores, além de incompatível com o atual estágio de desenvolvimento tecnológico da indústria, expõe o motorista a riscos desnecessários.

Documento eletrônico assinado por Giovani Cherini (PL/RS), através do ponto SDR_56502, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD210907244100

Apresentação: 29/03/2021 14:29 - Mesa
PL n.1105/2021

Existem no mercado diversos dispositivos que realizam a medição precisa do volume de combustível, tanto o que ingressa quanto o que se encontra armazenado no tanque. Esses dispositivos são vendidos de forma avulsa, e se o motorista tiver interesse, precisa realizar a instalação por sua conta e risco, alterando as configurações originais de seu veículo. Se há disponibilidade tecnológica acessível ao consumidor final, há razões para crer que a indústria automotiva tem acesso a esses equipamentos.

A ausência da necessária precisão na medição do volume de combustível adquirido e armazenado no veículo submete o motorista a fraudes metrológicas praticadas por alguns revendedores varejistas. O Inmetro e os órgãos estaduais de metrologia multam anualmente diversos estabelecimentos como esses por adulteração volumétrica de combustível. É razoável supor que o número de multas aplicadas poderia ser muito superior se houvesse uma fiscalização mais ampla, demonstrando a existência de um grande número de estabelecimentos que atentam contra a economia popular.

Além disso, a inserção de medidor de combustível mais preciso contribuirá para deixar o consumidor mais consciente da quantidade exata de combustível que está adquirindo. Poucos são os produtos disponíveis no mercado consumidor em que o consumidor se encontra tão vulnerável a fraudes em sua relação de consumo como os combustíveis. Esse nível de consciência permitirá maior número de denúncias contra postos de combustíveis que pratiquem essa conduta.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE publicou, em 2018, estudo com nove propostas para aumentar a concorrência no setor de combustíveis. Entre elas, podemos destacar a seguinte medida “aprimorar a disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis”. Isso demonstra que deixar o consumidor consciente quanto ao produto que está consumindo, em diversos níveis de informação, contribui para a melhoria do ambiente competitivo e dos preços praticados pelo mercado.

Ademais, estabelecer critérios mínimos de precisão na medição do combustível é fator essencial para garantir a confiabilidade da informação produzida pelo dispositivo, influenciando na segurança dos

Documento eletrônico assinado por Giovani Cherini (PL/RS), através do ponto SDR_56502, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD210907244100

Apresentação: 29/03/2021 14:29 - Mesa
PL n.1105/2021

usuários do veículo. A imprecisão da medição em trajetos com menor número de postos, como algumas estradas do interior do País, é fator que leva a eventual pane seca, oferecendo risco à integridade dos usuários. Por esse motivo, é cabível a inserção do dispositivo no art. 105 do CTB.

Considerando o exposto, solicitamos o apoio necessário para a aprovação deste importante Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado GIOVANI CHERINI

2021-974

Documento eletrônico assinado por Giovani Cherini (PL/RS), através do ponto SDR_56502, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

VIII - *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero

quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.202, DE 2021

(Do Sr. Abou Anni)

Altera o caput do art. 155 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acresce os §§ 1º e 2º ao referido artigo, para dispor sobre o processo de formação de condutores, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3781/2019.

Apresentação: 05/04/2021 10:15 - Mesa
PL n.1202/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera o *caput* do art. 155 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acresce os §§ 1º e 2º ao referido artigo, para dispor sobre o processo de formação de condutores, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altera o *caput* do art. 155 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, acresce os §§ 1º e 2º ao referido artigo, para dispor sobre o processo de formação de condutores, e dá outras providências.

Art. 2º O art. 155 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação e acrescidos dos seguintes §§ 1º e 2º:

"Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, assim definidos nos termos do Anexo I deste Código, obrigatoriamente, por meio de instrutor de trânsito autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 1º O processo de formação compreenderá, obrigatoriamente, as fases teórico-técnica e prática veicular, cabendo ao Contran determinar a carga horária mínima de aprendizagem.

§ 2º Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do Contran, após aprovação nos exames de aptidão física e mental, e no teórico-técnico." (NR)

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD217294524300

Apresentação: 05/04/2021 10:15 - Mesa
PL n.1202/2021

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

.....

"CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES – "CFCs" – entidades públicas ou entidades privadas com comprovada capacidade técnica, credenciadas pelos respectivos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, na forma regulamentada pelo Contran, regulamente constituídas sob quaisquer das formas previstas na legislação vigente, e que tenham como atividade o ensino teórico e/ou prático na formação de condutores e outras estabelecidas pelo Contran."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição legislativa se diz com a urgente necessidade de se positivar, de maneira expressa, a competência dos Centros de Formação de Condutores – CFCs no âmbito do processo de formação dos condutores e demais atribuições pertinentes.

Dessarte, propusemos a modificação da redação do artigo 155, que trata precisamente sobre a quem compete a formação dos condutores de automotores, com o propósito de marcar, legalmente, a inarredável participação das instituições constituídas como "Centros de Formação de Condutores (A e B) – CFCs" no processo de formação de condutores e de outras atividades, atualmente, estabelecidas pelo Contran, tais como: reciclagem preventiva, reciclagem para condutor infrator.

Com esta auspiciosa modificação, buscamos evitar que os CFCs fiquem totalmente à mercê das instáveis modificações infralegais e regulamentares promovidas sucessivamente pelo Contran, que possam deixá-los de fora deste importantíssimo processo educacional, seja na formação ou na reciclagem dos condutores.

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD217294524300

Apresentação: 05/04/2021 10:15 - Mesa
PL n.1202/2021

Aliás, desmerecer o relevante serviço histórico dessas entidades e o alto investimento por eles realizado no decorrer do tempo, **significa atentar contra o princípio da segurança jurídica e, por conseguinte, o da confiança legítima.**

Como se sabe, o texto em vigor impõe que a formação de condutores seja realizada por "instrutor autorizado", conforme estabelece o art. 155 do CTB, combinado com a Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010, que regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

A título de informação, a Resolução nº 358, de 2010, regulamentava o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências. **No entanto, recentemente, referida resolução e outras normas também versantes sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos foram consolidadas na Resolução Contran nº 789/20, em vigor.**

E embora o Contran, na respectiva resolução, autorize os CFCs a formarem condutores e até a desempenharem outras atividades correlatas, o CTB, por sua vez, não assinala, expressamente, essa competência aos Centros de Formação de Condutores, **gerando-lhes, dessarte, certa perplexidade quanto à continuidade, estabilidade e previsibilidade na prestação desse relevante serviço**.

A nosso sentir, as "auto-escolas" (sic) **timidamente lembradas no art. 156, do Código de Trânsito Brasileiro,** hoje nominalmente repartidas em CFCs "A" e "B", pelo Contran, não têm seus serviços devidamente assegurados pelo ordenamento jurídico**, razão por que devem ter seu papel mais bem definido e positivado na legislação de trânsito, de modo a rechaçar quaisquer intenções legislativas contrárias, em trâmite nesta "Casa de Leis", que tendam abolir, injustificadamente, a participação dos CFCs do processo de formação dos condutores.**

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD217294524300

Apresentação: 05/04/2021 10:15 - Mesa
PL n.1202/2021

Trata-se de atividade de extrema responsabilidade e importância no processo de formação e desenvolvimento de todos os condutores do nosso país, devendo ser encarada com o maior profissionalismo possível.

Aliás, apesar de ser verdade que o processo de ensino reclama a qualificação técnica dos instrutores de trânsito, ao mesmo tempo, também requer o uso de recursos físicos, pedagógicos e de materiais adequados para a formação desses alunos.

Assim, explicando a alteração do Art. 155, do CTB, muito embora saibamos da inquestionável competência e da seriedade dos instrutores de trânsito, fato é que a atividade em questão deve ser exercida através de uma empresa privada (centro de formação de condutores) constituída precipuamente para esta finalidade, e que, por exigência legal, deve contar com infraestrutura física, recursos didáticos pedagógicos e veículos adaptados com qualidade suficiente para permitir ao profissional ministrar aprendizado teórico-técnico e de prática veicular, tal como regulamentado atualmente pelo Contran.

Ademais, diante do atual cenário e das assustadoras estatísticas de acidentes de trânsito, será cada vez mais importante a solidificação de uma instituição pedagógica séria, estruturada e capacitada por trás da formação do aluno condutor.

Assim, considerando que as normas infralegais possuem menor perenidade, apresentamos as modificações dos arts. 155 para consagrar a participação direta dos CFCs no processo de formação dos condutores de veículos automotores e elétricos, garantindo-se-lhes a permanência da atividade com tranquilidade e segurança.

Ademais, incluímos na proposição legislativa as fases de aprendizado e que serão obrigatórias no processo de formação de novos condutores de veículos automotores, sendo a aprendizagem “teórico-técnica”

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD217294524300

Apresentação: 05/04/2021 10:15 - Mesa
PL n.1202/2021

e de “prática veicular”, ambas previstas de forma implícita no texto atual, mas que, através de presente alteração, ficam explicitas e, portanto, obrigatórias.

Por fim, aproveitamos para incluir, no Anexo I do CTB, a definição de Centros de Formação de Condutores - CFCs, a fim de complementar e dar sentido às demais alterações.

Com essas adaptações introduzidas na Lei, esperamos consolidar o fundamental papel dos Centros de Formação dos Condutores – CFCs no processo de formação dos condutores de veículos automotores/elétricos e de outras atividades que lhes são inerentes, marcando sua posição no desempenho deste complexo serviço educacional.

A proposição em proposta apoia-se nas ciências sociais especiais para estabelecer um elo mais próximo com a realidade, compatibilizando os valores que a sociedade anela com os deveres fundamentais constitucionais de se promover, segurança e educação no trânsito, assegurando ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente (inciso I, do §10, do Art. 144, da CF/88).

No mais, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando conformar a efetividade da norma com os bens jurídicos que ela tutela, propomos tais alterações ao CTB, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2021.

ABOU ANNI
Deputado Federal - PSL (SP)

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR_56332, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD217294524300

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO V
DA DEFESA DO ESTADO E DAS INSTITUIÇÕES DEMOCRÁTICAS

.....

CAPÍTULO III
DA SEGURANÇA PÚBLICA

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

I - polícia federal;

II - polícia rodoviária federal;

III - polícia ferroviária federal;

IV - polícias civis;

V - polícias militares e corpos de bombeiros militares;

VI - polícias penais federal, estaduais e distrital. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 104, de 2019)*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5º-A. Às polícias penais, vinculadas ao órgão administrador do sistema penal da unidade federativa a que pertencem, cabe a segurança dos estabelecimentos penais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 104, de 2019)*

§ 6º As polícias militares e os corpos de bombeiros militares, forças auxiliares e reserva do Exército subordinam-se, juntamente com as polícias civis e as polícias penais estaduais e distrital, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 104, de 2019)*

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

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

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

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

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

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

TÍTULO VI
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I
Dos Princípios Gerais

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

I - impostos;

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

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

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

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

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998*

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (VETADO)

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante*. (Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010)*

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.217, de 17/3/ 2010) (Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*
(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinqüenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora. *(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

.....

.....

LEI Nº 12.302, DE 2 DE AGOSTO DE 2010

Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

Art. 2º Considera-se instrutor de trânsito o profissional responsável pela formação de condutores de veículos automotores e elétricos com registro no órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 3º Compete ao instrutor de trânsito:
I - instruir os alunos acerca dos conhecimentos teóricos e das habilidades necessárias à obtenção, alteração, renovação da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores;
II - ministrar cursos de especialização e similares definidos em resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;
III - respeitar os horários preestabelecidos para as aulas e exames;
IV - frequentar os cursos de aperfeiçoamento ou de reciclagem promovidos pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;
V - orientar o aluno com segurança na aprendizagem de direção veicular.
Parágrafo único. O instrutor de trânsito somente poderá instruir candidato à habilitação para categoria igual ou inferior àquela em que esteja habilitado. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.863, de 8/8/2019)*

Art. 4º São requisitos para o exercício da atividade de instrutor de trânsito:
I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade;
II - ter, pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.863, de 8/8/2019)*
III - não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;
IV - ter concluído o ensino médio;
V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão executivo de trânsito;
VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH;
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 358, DE 13 DE AGOSTO DE 2010

(Revogada pela Resolução 789/2020/CONTRAN/MI)

egulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN usando da competência que lhe conferem os artigos 12, incisos I e X, e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e, conforme o Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;
Considerando o que dispõe o inciso VI do Artigo 19 e inciso II do Artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.302 de 2 de agosto de 2010;
Considerando a necessidade de estabelecer procedimentos uniformes, propor medidas administrativas, técnicas e legislativas e editar normas sobre o funcionamento das

instituições e entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e registradas no Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União;

Considerando a necessidade de aperfeiçoar os processos de formação, qualificação, atualização, reciclagem e avaliação dos candidatos e condutores, priorizando a defesa da vida e a segurança de todos os usuários do trânsito;

Considerando que a eficiência da instrução e formação depende dos meios didático-pedagógicos e preparo adequado dos educadores integrantes das instituições e entidades credenciadas;

Considerando a necessidade de promover a articulação e a integração entre as instituições e entidades responsáveis por todas as fases do processo de capacitação, qualificação e atualização de recursos humanos e da formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores;, resolve:

Art.1º O credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores obedecerá ao estabelecido nesta Resolução.

§ 1º As atividades exigidas para o processo de formação de condutores serão realizadas exclusivamente pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas com comprovada capacidade técnica por estes credenciadas para: (Redação dada pela Resolução 411/2012/CONTRAN/MCD)

I - Processo de capacitação, qualificação e atualização de profissional para atuar no processo de habilitação de condutores - Entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para os Centros de Formação de Condutores - CFC, conforme definido no art. 7º desta Resolução, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção;

II - Processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos - Centros de Formação de Condutores - CFC e Unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem cursos de formação dirigidos exclusivamente para os militares dessas corporações;

III - Processo de atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos -Centros de Formação de Condutores - CFC e instituições e entidades credenciadas nas modalidades presenciais e à distância; (Redação dada pela Resolução 411/2012/CONTRAN/MCD)

IV- Processo de Qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização - Serviço Nacional de Aprendizagem - Sistema "S", e instituições e entidades credenciadas nas modalidades presenciais e à distância.(Redação dada pela Resolução 415/2012/CONTRAN/MCD)

V- Processo de qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização para motofrete e mototaxi, poderão ser ministrados por instituições e entidades credenciadas, Serviço Nacional de Aprendizagem - sistema "S" e Centros de Formação de Condutores - CFC, nas modalidades presenciais e à distância.(Acrescentado pela Resolução 415/2012/CONTRAN/MCD)

§ 2º O credenciamento das instituições e entidades, referidas no parágrafo anterior, é específico para cada endereço, intransferível e renovável conforme estabelecido pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

DOS ÓRGÃOS OU ENTIDADES EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

Art. 2º Compete ao órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal credenciar instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para

permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução, conforme padrão tecnológico estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 789, DE 18 DE JUNHO DE 2020

Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I, X e XV do art. 12 e o art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.025064/2019-18, resolve:

Art. 1º Esta Resolução consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

CAPÍTULO I
DO PROCESSO DE HABILITAÇÃO DO CONDUTOR

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) e da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir documento de identidade; e

IV - possuir Cadastro de Pessoa Física (CPF).

§ 1º Para o processo de habilitação de que trata o caput, após o devido cadastramento dos dados informativos no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), o candidato deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

§ 2° O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e a habilitação na categoria B, bem como requerer habilitação nas categorias AB, submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§ 3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de doze meses, contados da data do requerimento do candidato.

§ 4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a CNH nas categorias A, B e AB.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.110, DE 2021

(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 a obrigatoriedade de painel eletrônico em medidor de velocidade do tipo fixo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

Apresentação: 09/06/2021 15:29 - Mesa
PL n.2110/2021

PROJETO DE LEI Nº , de 2021

(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 a obrigatoriedade de painel eletrônico em medidor de velocidade do tipo fixo.

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a obrigatoriedade de painel eletrônico em medidor de velocidade do tipo fixo.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 61 .....

.....

§ 3º O medidor de velocidade do tipo fixo, instalado em local definido e em caráter duradouro, deve ser obrigatoriamente dotado de painel eletrônico que exponha a velocidade registrada, ao condutor.

....."(NR)

Art. 3º Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito terão o prazo de 1 (um) ano para se adequarem ao disposto nesta Lei.

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

CD219694548600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nicoletti
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219694548600

Apresentação: 09/06/2021 15:29 - Mesa
PL n.2110/2021

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo estabelecer a obrigatoriedade de display nos medidores de velocidade (popularmente conhecido como “radar”) do tipo fixo, visando assim dar maior transparência à fiscalização do Estado e impedindo a utilização incorreta ou indevida de “radares escondidos”.

Através do display, os condutores terão condições de verificar a velocidade que estão transitando e os órgãos e entidades de trânsito poderão identificar mais rapidamente problemas na aferição de velocidade, caso ocorra algum problema na calibração do equipamento fixo.

Ressaltamos, ainda, que o texto não veda nem restringe a utilização dos radares móveis e portáteis, utilizados pelas equipes de fiscalização em pontos específicos, de acordo com a legislação e regulamentação vigentes, com a exigência se aplicando apenas aos radares do tipo fixo.

Estabelecemos também o prazo de um ano, a partir da publicação da Lei, para que os órgãos e entidades executivos que operam radares fixos realizem as adaptações e ajustes necessários nos equipamentos, visando atender a exigência da norma.

Pela relevância do tema, solicito o apoio dos ilustres pares para a tramitação e aprovação dessa proposta.

Sala das Sessões,

NICOLETTI
Deputado Federal (PSL/RR)

CD219694548600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nicoletti
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219694548600

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 2.903, DE 2021

(Do Sr. Henrique do Paraíso)

Dispõe sobre a proibição da utilização de radares móveis em todo território nacional e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-9648/2018.

Apresentação: 19/08/2021 17:33 - Mesa
PL n.2903/2021

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N° 2021

(Do Sr. Henrique do Paraiso)

Dispõe sobre a proibição da utilização de radares móveis em todo território nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica proibida a utilização de radares/medidores de velocidade na modalidade portátil (móveis) em todo território nacional.

Art. 2º - Para efeitos desta lei, considera-se medidor de velocidade portátil (móvel) qualquer medidor de velocidade com registro de imagem, podendo ser instalado em tripé, suporte manual, usado ostensivamente como controlador em vias públicas ou em seu ponto específico.

Art. 3º - Aos infratores desta lei será aplicada multa, cujo valor será fixado em R$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro e sucessivamente.

CD219765998500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Henrique do Paraíso
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219765998500

Apresentação: 19/08/2021 17:33 - Mesa
PL n.2903/2021

Art. 4º - Se o infrator for agente público, este terá cometido ato de improbidade e administrativa, nos termos do artigo 11, inciso II, da Lei nº 8.429/92.

Art. 5º - A multa prevista no artigo 3º será devida, ainda que a determinação de instalação de radar móvel tenha partido de agentes públicos.

Art. 6º - Qualquer um do povo poderá dar conhecimento do fato ao Ministério Público com fins de que sejam tomadas as devidas providências com fins de responsabilizar o agente público infrator.

Art. 7º - Toda a arrecadação decorrente da aplicação da multa acima disposta deverá ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Artigo 8º - Esta lei entra em vigor 6 (seis) meses após a sua publicação.

Artigo 9º - Ficam revogadas todas as disposições contrárias a esta lei.

JUSTIFICATIVA

É de conhecimento geral que inúmeros condutores são surpreendidos de forma absolutamente desagradável com radares móveis e dispositivos que medem a velocidade em locais aleatórios e, por vezes, mal sinalizado ou até mesmo sem sinalização alguma.

Essa discricionariedade de instalação de radares móveis é potencial causador de acidentes por pegar o cidadão desprevenido, colocando em risco a vida tanto dos motoristas quanto dos pedestres.

Desta forma, é imprescindível destacar a importância dos radares fixos e bem sinalizados. Estes, ao contrário dos radares móveis, servem como

CD219765998500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Henrique do Paraíso
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219765998500

Apresentação: 19/08/2021 17:33 - Mesa
PL n.2903/2021

instrumento de educação de trânsito e segurança para os motoristas e para os pedestres, pois, como já dito, promovem a educação no trânsito quando estão bem colocados e claramente sinalizados aos condutores.

É urgente que haja mecanismos de segurança no trânsito. Sendo que esta decorre de boas práticas, educação no trânsito, segurança jurídica e clara e inequívoca sinalização para os motoristas onde se encontram com medidores de velocidade fixos e alocados de forma permanente.

A utilização dos radares móveis cria uma verdadeira indústria da multa que atua contra o interesse público e penaliza motoristas que são surpreendidos com radares móveis em diversas partes do país.

Com o objetivo de proteger os direitos do cidadão, principalmente em não ser surpreendido com radares colocados de forma sorrateira para fomentar a indústria da multa, este projeto visa coibir esse tipo de conduta que afeta o cidadão e milhares de motoristas em todo o território nacional.

Além disso, convém destacar que o presente projeto de lei possui caráter pedagógico, isto é, tem o condão de valorar a importância dos radares fixos e bem sinalizados como uma forma de educar os motoristas às boas práticas na condução de seus veículos automotores e garantir maior segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em de Agosto de 2021.

Henrique do Paraiso
Deputado Federal – Republicanos/SP

CD219765998500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Henrique do Paraíso
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219765998500

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 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

CAPÍTULO II
DOS ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA

.....

Seção III
Dos Atos de Improbidade Administrativa que Atentam Contra os Princípios da Administração Pública

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

III - revelar fato ou circunstância de que tem ciência em razão das atribuições e que deva permanecer em segredo;

IV - negar publicidade aos atos oficiais;

V - frustrar a licitude de concurso público;

VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;

VII - revelar ou permitir que chegue ao conhecimento de terceiro, antes da respectiva divulgação oficial, teor de medida política ou econômica capaz de afetar o preço de mercadoria, bem ou serviço;

VIII - descumprir as normas relativas à celebração, fiscalização e aprovação de contas de parcerias firmadas pela administração pública com entidades privadas; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.019, de 31/7/2014, publicada no DOU de 1/8/2014, em vigor 540 dias após a publicação)*

IX - deixar de cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

X - transferir recurso a entidade privada, em razão da prestação de serviços na área de saúde sem a prévia celebração de contrato, convênio ou instrumento congênere, nos termos do parágrafo único do art. 24 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.650, de 11/4/2018)*

CAPÍTULO III

DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações, que podem ser aplicadas isolada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade do fato: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.120, de 15/12/2009)*

I - na hipótese do art. 9º, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

IV - na hipótese prevista no art. 10-A, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de 5 (cinco) a 8 (oito) anos e multa civil de até 3 (três) vezes o valor do benefício financeiro ou tributário concedido. *(Inciso acrescido pela Lei complementar nº 157, de 29/12/2016, somente produzindo efeitos após o decurso do prazo referido no art. 6º da referida Lei Complementar)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.937, DE 2021

(Do Sr. Alexandre Frota)

"Altera o art. 280 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 para incluir os Guardas Municipais e demais denominações como agentes de trânsito."

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3414/2015.

Apresentação: 24/08/2021 11:58 - Mesa
PL n.2937/2021

PROJETO DE LEI N° DE 2021

(Deputado Alexandre Frota)

"Altera o art. 280 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 para incluir os Guardas Municipais e demais denominações como agentes de trânsito."

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Altera o § 4º do art. 280 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

.....

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

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

CD217587535100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Frota
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217587535100

Apresentação: 24/08/2021 11:58 - Mesa
PL n.2937/2021

As Guardas Civis Municipais ou Metropolitanas, atualmente tem função em seus municípios de auxiliar a Policia Militar para o controle da violência local, e também para agir quando do cometimento de crimes, em flagrante delito.

Com relação a fiscalização de trânsito local não foi incluído pelo novo Código de Trânsito a possibilidade destas Guardas Municipais ou Metropolitanas realizarem este tipo de fiscalização.

Incumbe dizer que os crimes de trânsito vêm aumentando dia após dia nas cidades brasileiras, embriagues ao volante, excesso de velocidade, dentre outros, com o aumento de possibilidade de agentes públicos para a fiscalização, controle e repressão destes crimes poderemos ter maior segurança viária no país.

Por todo o exposto, espera o autor a tramitação regimental e apoio dos nobres colegas na aprovação do Projeto de Lei, que atende aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sala das Sessões em, de agosto de 2021

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

CD217587535100

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexandre Frota
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217587535100

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 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 21/1/1998)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.075, DE 2021

(Do Sr. Célio Studart)

Cria normas de prevenção ao esquecimento de animais no interior de veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4619/2020.

Apresentação: 03/09/2021 11:22 - Mesa
PL n.3075/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021
(Do Sr. Célio Studart)

Cria normas de prevenção ao esquecimento de animais no interior de veículos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os estacionamentos rotativos privados deverão afixar em suas dependências avisos sobre o esquecimento de animais no interior de veículos.

Parágrafo Único. O disposto no *caput* também se aplica aos shoppings centers, supermercados, parques e estabelecimentos congêneres que administram ou usufruem de estacionamentos.

Art. 2º Os infratores da presente lei ficam sujeitos ao pagamento de multa, que terá seu valor definido por regulamento.

Parágrafo Único. A aplicação da penalidade prevista no *caput* não exclui a aplicação de penalidades decorrentes de eventuais casos de maus-tratos causados aos animais, a serem tratados nas instâncias criminais responsáveis.

Art. 3º Os estabelecimentos terão o prazo de 90 dias para se adequar às disposições desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 225 da Constituição Federal afirma que todos têm direito ao Meio Ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo.

Saliente-se que desde a segunda metade do século XX a luta pelo bem-estar animal atingiu enormes proporções, algo que

CD213720544700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Célio Studart
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213720544700

Apresentação: 03/09/2021 11:22 - Mesa
PL n.3075/2021

contribuiu para a formação de vários movimentos populares em prol da defesa dos animais.

Dentro de uma perspectiva democrática contratualista, tal inovação traduz justamente a intenção da sociedade em ver protegidos e garantidos os direitos dos animais, o que, felizmente, vem sendo repercutido nas produções legislativas das mais diversas esferas de poder.

Um dos fatores que justificam essa mudança de visão, pode ser creditado ao conteúdo da "Declaração de Cambridge" - que apresentou, pela neurociência, a comprovação de que os animais são seres sencientes, dotados de complexos estados emocionais, o que tornou plausível o avanço no campo de produção de leis aptas a resguardar a vida e o bem estar animal. De forma geral, a partir da década de 2010, o tratamento a animais não humanos ganhou aspectos morais e éticos, não sendo mais conferidos a eles apenas os direitos difusos, como se fossem simplesmente propriedades ou "objetos".

A tutela responsável, subsidiada sob valores de respeito e cuidado foi capaz de dirimir inúmeros conflitos e melhorar a qualidade de vida dos animais, que anteriormente eram impostos a práticas cruéis e inapropriadas.

Ressalte-se que, segundo o art. 32 da Lei Federal nº 9.605/98, constitui crime ambiental praticar ato de abuso, maus tratos, ferir ou mutilar animais. Recentemente, por meio da Lei n° 14.064/2020 ("Lei Sansão"), houve acréscimo neste dispositivo a fim de incluir o parágrafo § 1º-A, cujo conteúdo reza o seguinte: "Quando se tratar de cão ou gato, a pena para as condutas descritas no caput deste artigo será de reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, multa e proibição da guarda" (sic).

Assim, tendo em vista que casos de esquecimentos de animais em veículos são comuns e apresentam grave risco à sua vida, a presente proposição mostra-se oportuna e necessária.

CD213720544700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Célio Studart
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213720544700

Apresentação: 03/09/2021 11:22 - Mesa
PL n.3075/2021

Por fim, cabe destacar que poderes legislativos estaduais e municipais aprovaram leis que criam medidas preventivas ao esquecimento de animais em veículos, como o PL 1.588/2020, da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Por todo o exposto, requer-se a aprovação pelos Nobres Pares deste Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, 03 de agosto de 2021.

Dep. Célio Studart
PV/CE

CD213720544700

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Célio Studart
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213720544700

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

§ 7º Para fins do disposto na parte final do inciso VII do § 1º deste artigo, não se consideram cruéis as práticas desportivas que utilizem animais, desde que sejam manifestações culturais, conforme o § 1º do art. 215 desta Constituição Federal, registradas como bem de natureza imaterial integrante do patrimônio cultural brasileiro, devendo ser regulamentadas por lei específica que assegure o bem-estar dos animais envolvidos. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 96, de 2017)*

CAPÍTULO VII
DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO
(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010)*

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

.....
.....

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO V
DOS CRIMES CONTRA O MEIO AMBIENTE

Seção I
Dos Crimes contra a Fauna

.....

Art. 32. Praticar ato de abuso, maus-tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

§ 1º Incorre nas mesmas penas quem realiza experiência dolorosa ou cruel em animal vivo, ainda que para fins didáticos ou científicos, quando existirem recursos alternativos.

§ 1º-A Quando se tratar de cão ou gato, a pena para as condutas descritas no *caput* deste artigo será de reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, multa e proibição da guarda. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.064, de 29/9/2020)*

§ 2º A pena é aumentada de um sexto a um terço, se ocorre morte do animal.

Art. 33. Provocar, pela emissão de efluentes ou carreamento de materiais, o perecimento de espécimes da fauna aquática existentes em rios, lagos, açudes, lagoas, baías ou águas jurisdicionais brasileiras:

Pena - detenção, de um a três anos, ou multa, ou ambas cumulativamente.

Parágrafo único. Incorre nas mesmas penas:

I - quem causa degradação em viveiros, açudes ou estações de aqüicultura de domínio público;

II - quem explora campos naturais de invertebrados aquáticos e algas, sem licença, permissão ou autorização da autoridade competente;

III - quem fundeia embarcações ou lança detritos de qualquer natureza sobre bancos de moluscos ou corais, devidamente demarcados em carta náutica.

.....
.....

LEI Nº 14.064, DE 29 DE SETEMBRO DE 2020

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para aumentar as penas cominadas ao crime de maus-tratos aos animais quando se tratar de cão ou gato.

O PRESIDENTE DA REPÚLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para aumentar as penas cominadas ao crime de maus-tratos aos animais quando se tratar de cão ou gato.

Art. 2º O art. 32 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte § 1º-A:

> "Art.32.....
> .....
>
> § 1º-A. Quando se tratar de cão ou gato, a pena para as condutas descritas no caput deste artigo será de reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, multa e proibição da guarda.
> .....(NR)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.406, DE 2021

(Do Sr. Lucas Gonzalez)

Altera-se artigo 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997(Código de Trânsito Brasileiro), em prol da adoção do ensino adistância nas aulas de conhecimento teórico para a condução deveículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3624/2019.

Apresentação: 01/10/2021 17:23 - Mesa
PL n.3406/2021

PROJETO DE LEI N°___ DE 2021

(DO SR. LUCAS GONZALEZ)

Altera-se artigo 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997(Código de Trânsito Brasileiro), em prol da adoção do ensino adistância nas aulas de conhecimento teórico para a condução deveículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre a modalidade de ensino à distância (EAD), nas aulas de conhecimento teórico para condução de veículos automotores.

Art. 2º. O art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN, respeitando as normas dispostas neste artigo.

§ 3º Integrará a formação para habilitação de condutores:

I – A carga horária do curso teórico-técnico poderá ser ministrada integralmente à distância, presencial ou parcialmente à distância e presencial, cabendo ao participante escolher dentre as opções disponíveis pelo centro de habilitação a qual esteja vinculado.

CD217382907300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217382907300

Apresentação: 01/10/2021 17:23 - Mesa
PL n.3406/2021

II – O exame teórico-técnico ao qual se referem os incisos III e IV do artigo 147 desta mesma lei será presencial e acontecerá após a conclusão do Curso Teórico-Técnico.

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

CD217382907300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217382907300

Apresentação: 01/10/2021 17:23 - Mesa
PL n.3406/2021

JUSTIFICAÇÃO

Um dos papéis precípuos da legislação é acompanhar as mudanças sociais, adequando-se a realidade dos cidadãos, de modo que a lei seja um instrumento útil, e não um entrave na vida dos indivíduos.

Uma ilustração fidedigna dessa afirmação é a impossibilidade de realizar, de modo online, aulas teóricas de direção, que até então, só poderiam ser realizadas no formato presencial. Durante a pandemia, no entanto, o Contran, autorizou temporariamente a realização de aulas (EAD), em razão das regras de distanciamento social.

A iniciativa mostrou-se bastante exitosa e em plena conformidade com a dinâmica atual dos usuários desse tipo de serviço. A mudança seria benéfica, sobretudo, para aqueles que dividem a rotina entre trabalho e estudo, ou àqueles que conciliam seu trabalho com afazeres domésticos.

Ademais, é indiscutível que o ensino a distância permite a redução de custos com a manutenção do programa, o que pode contribuir para maior acessibilidade desse tipo de serviço.

Nesse sentido, o presente projeto de lei visa permitir que autoescolas possam disponibilizar, de forma permanente, aulas teóricas no formato presencial e à distância.

Peço, portanto, aos excelentíssimos deputados, que dediquem seu apoio a esta proposição, para que possamos levar adiante um projeto que traga progresso, conforto e modernidade à vida do brasileiro.

Sala das Sessões___,_____ em de 2021

Deputado Lucas Gonzalez

CD217382907300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217382907300

Partido NOVO/ MG

Apresentação: 01/10/2021 17:23 - Mesa
PL n.3406/2021

CD217382907300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217382907300

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. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, vetado pelo Presidente da República, mantido pelo Congresso Nacional e publicado na Edição Extra D do DOU de 26/3/2021, em vigor 180 dias após a publicação da Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020)*

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN:

V - de direção veicular, realizado na via publica, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade: *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998, 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)*

I - a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos; *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos; *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998* e *com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos nos incisos I, II e III do § 2º deste artigo poderão ser diminuídos por proposta do perito examinador. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998, 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)*

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001)*

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser analisados objetivamente pelos examinados, limitados aos aspectos técnicos dos procedimentos realizados, conforme regulamentação do Contran, e subsidiarão a fiscalização prevista no § 7º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e pela avaliação psicológica no mínimo 1 (uma) vez por ano. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

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

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

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

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

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.407, DE 2021

(Do Sr. Eduardo Bismarck)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para prever a renovação automática da autorização de transporte de passageiros em veículo de carga ou misto em caso de não implantação de serviço regular de transporte.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5417/2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Eduardo Bismarck – PDT/CE

Apresentação: 01/10/2021 17:27 - Mesa
PL n.3407/2021

PROJETO DE LEI Nº DE 2021

(Do Sr. Eduardo Bismarck)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para prever a renovação automática da autorização de transporte de passageiros em veículo de carga ou misto em caso de não implantação de serviço regular de transporte.

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 prever a renovação automática da autorização de transporte de passageiros em veículo de carga ou misto em caso de não implantação de serviço regular de transporte.

Art. 2º O parágrafo único do art. 108 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 108.....

.....

Parágrafo único. A autorização citada no caput terá o prazo de doze meses, sendo renovada automaticamente caso a autoridade pública

Câmara dos Deputados| Anexo IV – 6º andar – Gabinete 652| 70160-900 Brasília -DF
Tel (61) 3215-5652 | dep.eduardobismarck@camara.leg.br

CD216487471300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Bismarck
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216487471300

Apresentação: 01/10/2021 17:27 - Mesa
PL n.3407/2021

responsável não implante o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei busca alterar o Código de Trânsito Brasileiro para prever, transcorrido o prazo de doze meses, a renovação automática da autorização de transporte de passageiros em veículo de carga ou misto em caso de não implantação de serviço regular de transporte por parte da autoridade pública.

Principalmente em locais de difícil acesso, como regiões montanhosas e irregulares, é comum ocorrer a autorização, a título precário, do transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas no Código de Trânsito e pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Essa opção que a legislação brasileira proporciona é imprescindível para a garantia de um dos direitos sociais mais básicos previstos na nossa Constituição Federal, o transporte (art. 6º, caput, CF). Nesse sentido, todos os esforços devem ser empreendidos com vistas a garantir aos cidadãos brasileiros a sua mais elementar prerrogativa, a de se locomover de suas casas para seus trabalhos, hospitais, locais de lazer, dentre outros.

Diante disso, o cenário que muitos municípios se encontram nos dias de hoje é extremamente temerário para a garantida desse direito: é concedida a

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Bismarck
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216487471300

CD216487471300

Apresentação: 01/10/2021 17:27 - Mesa
PL n.3407/2021

referida autorização pelo prazo máximo de doze meses, de modo a viabilizar a locomoção dos moradores de locais de difícil acesso às cidades, mas passado o prazo, a autoridade local não implanta o serviço regular de transporte, levando a um vácuo em que os cidadãos não podem se locomover nem nos veículo de carga ou misto e nem nos transporte regular local.

Em outras palavras, fica o morador de locais pouco acessíveis impossibilitado de realizar suas viagens à cidade, sendo prejudicial para a realização de seu trabalho e, principalmente, em casos de emergência, em que a ida à cidade se mostra fundamental.

Isto posto, consideramos urgente e necessário que o Código de Trânsito Brasileiro seja alterado no sentido de impedir que as autorizações sejam encerradas sem que haja a contrapartida da atuação estatal de implementar uma linha regular naquelas localidades.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, de de 2021.

Deputado EDUARDO BISMARCK
PDT-CE

CD216487471300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Bismarck
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216487471300

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinqüenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*

a) (Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)

b) (Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013)*

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

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

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.596, DE 2021

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre velocidade máxima em vias arteriais sem sinalização regulamentadora.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4127/2019.

Apresentação: 14/10/2021 18:22 - Mesa
PL n.3596/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre velocidade máxima em vias arteriais sem sinalização regulamentadora.

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 velocidade máxima em vias arteriais sem sinalização regulamentadora.

Art. 2º A alínea b do inciso I do § 1º do art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61. .....

§ 1º .....

I

– .....

.....

.

b) cinquenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Sabemos que os índices de violência no trânsito em nosso País são elevadíssimos. Nossa taxa de mortalidade no trânsito é duas vezes maior que a média dos países europeus, e gastamos dezenas de bilhões anualmente em razão dos acidentes. Isso mesmo, **bilhões**!

Dentre as causas dos acidentes, a velocidade dos veículos automotores sempre preocupou as autoridades. Em 2017, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal – PRF –, o trânsito em velocidade incompatível foi causa de aproximadamente 11% dos acidentes em rodovias federais.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219420613900

CD219420613900

Apresentação: 14/10/2021 18:22 - Mesa
PL n.3596/2021

Em vias urbanas, a velocidade incompatível com a segurança é prejudicial principalmente para pedestres, ciclistas e motociclistas. Não por acaso, a Organização Mundial da Saúde – OMS – sugere que, a exemplo de outros países, o Brasil reduza o limite de velocidade nas cidades[1]. De acordo com seu relatório de segurança viária de 2018[2], o controle de velocidade tem papel fundamental na estratégia para redução do índice de acidentalidade.

O relatório preconiza três medidas a serem adotadas como "melhores práticas", das quais destacamos a que se refere à adoção do limite de 50 km/h em áreas urbanas. Esse é o ponto principal desta proposição, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – estabelece 60 km/h como limite de velocidade em vias arteriais desprovidas de sinalização regulamentadora. Nossa intenção é fazer com que o Brasil adote a velocidade sugerida.

À primeira vista, essa redução pode parecer insignificante. Entretanto, a recomendação da OMS baseia-se em uma série de análises estatísticas. Para exemplificar, citamos aqui dois argumentos apresentados:

- uma redução de 5% na velocidade média pode reduzir o número de mortes em 30%;
- para pedestres atingidos por carros, o risco de morte aumenta rapidamente (4,5 vezes de 50 km/h para 65 km/h).

Nota-se, portanto, que uma pequena alteração poderá salvar a vida de inúmeros cidadãos. Ao aderirmos à prática recomendada pela OMS, daremos outro passo para oferecer mais segurança em nossas vias. Dessa forma, contamos com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado CARLOS BEZERRA

2020-10

1 http://www.mobilize.org.br/noticias/11360/cidades-do-brasil-devem-reduzir-velocidades-recomenda-oms.html

2 O relatório completo pode ser acessado por meio do seguinte link: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219420613900
CD219420613900

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.

Art. 63. (VETADO)

Art. 64. As crianças com idade inferior a 10 (dez) anos que não tenham atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado para cada idade, peso e altura, salvo exceções relacionadas a tipos específicos de veículos regulamentadas pelo Contran. *(“Caput” do artigo com 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)*

Parágrafo único. O Contran disciplinará o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o *caput* deste artigo. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.293, DE 2021

(Do Sr. Carlos Bezerra)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre airbag de veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8177/2014.

Apresentação: 03/12/2021 16:49 - Mesa
PL n.4293/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre *airbag* de veículos.

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 *airbag* de veículos.

Art. 3º O inciso VII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105. .....

.....

VII - equipamento suplementar de retenção – bolsa inflável (*airbag*) frontal, lateral e de cortina, para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Em 2009, foi aprovada a Lei nº 11.910, que instituiu importante medida para melhoria da segurança viária ao tornar obrigatório o *airbag* frontal para condutor e passageiro. A exigência foi incorporada progressivamente, nos termos do § 5º do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e atualmente todos os automóveis novos já contam com esses equipamentos para ocupantes dos bancos dianteiros.

CD210756946100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210756946100

Apresentação: 03/12/2021 16:49 - Mesa
PL n.4293/2021

Nos Estados Unidos, para automóveis, foram obrigatórios desde 1998, e estima-se que, somente lá, devido ao uso desse equipamento, foram salvas mais de 50 mil vidas entre 1987 e 2017[1].

Tais dispositivos mitigam os ferimentos e contribuem para diminuir as mortes, sobretudo em impactos frontais. Entretanto, em colisões laterais e transversais, sua eficácia é diminuída ou até nula. Seriam, portanto, nesses casos, mais apropriados *airbags* posicionados nas laterais dos veículos, tecnologia que já existe, porém não é obrigatória no Brasil.

Nossa intenção, portanto, é justamente incluí-los em nossa legislação, assim como os airbags de cortina, que são convenientes tanto em colisões laterais como em capotamentos e que protegem principalmente a região da cabeça.

Ressaltamos que a incorporação dos novos tipos de *airbags* aqui proposta será realizada da mesma forma que a utilizada nos *airbags* frontais, já que seria aplicado o disposto no § 5º do art. 105 à nova redação do inciso VII do art. 105. Dito de outra forma, optamos por manter a sistemática da lei de 2009.

Entendemos que não podemos abrir mão de incorporar novas tecnologias para melhoria da segurança viária e preservação de vidas em nossas vias, sendo urgente o uso desses equipamentos em toda nossa frota.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Colegas para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado CARLOS BEZERRA

2021-17541

1 https://www.nhtsa.gov/equipment/air-bags#:~:text=To%20minimize%20the%20potential%20of,as%20far%20back%20as%20possible%20(

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210756946100

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

VIII - luzes de rodagem diurna. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a

definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Quando se tratar de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....

.....

LEI Nº 11.910, DE 18 DE MARÇO DE 2009

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção - air bag.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105. .....

.....

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

.....

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação." (NR)

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

Brasília, 18 de março de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Miguel Jorge
Marcio Fortes de Almeida

PROJETO DE LEI N.º 576, DE 2022

(Do Sr. Darci de Matos)

Regulamenta a sinalização dos aparelhos de fiscalização eletrônica de registro de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1367/2019.

Apresentação: 15/03/2022 11:35 - Mesa
PL n.576/2022

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº DE 2022.
(Do Sr. Darci de Matos)

Regulamenta a sinalização dos aparelhos de fiscalização eletrônica de registro de velocidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei determina a obrigatoriedade de sinalização ostensiva da localização dos equipamentos eletrônicos de fiscalização eletrônica de registro de velocidade.

Art. 2º O art. 90 da Lei nº 9.503 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes § 3º e § 4º:

"Art. 90 .....

.....

§ 3º É obrigatória a utilização, de modo ostensivo, 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 e a localização de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida."(NR)

Art. 3º Esta entra em vigor 180 dias após a publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo determinar a obrigatoriedade de sinalização ostensiva da localização dos equipamentos eletrônicos de fiscalização

CD229705555800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229705555800

Apresentação: 15/03/2022 11:35 - Mesa
PL n.576/2022

eletrônica de registro de velocidade. A fiscalização eletrônica, popularmente conhecido como radares, possui um importante papel na segurança do trânsito, evitando abusos e imprudências relacionados ao excesso de velocidades

Busca-se com essa proposição eliminar o *"efeito emboscada"* da fiscalização eletrônica, situação na qual se prioriza os aspectos punitivos e arrecadatórios, em vez da política preventiva de acidentes de trânsito. Evitar o cometimento das infrações é muito mais eficaz do ponto de vista da segurança à aplicação da multa. Logo, as autoridades de trânsito devem focar seus esforços na redução das infrações, em vez da política arrecadatória. Com isso o condutor deixa de representar perigo para si e para os demais usuários das vias públicas. Portanto, o ato punitivo, a multa por excesso de velocidade, apenas formaliza o fato consumado, ou seja, o risco de acidente efetivamente suportado pelos usuários da via.

Cabe destacar que o ex-Deputado Goulart – PSD/SP apresentou o Projeto de Lei nº 3.340, de 2015, no qual *"proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel – radar móvel"*. Em decorrência dessa proposição a relatora, Deputada Christiane Yared – PL/PR, apresentou parecer com a redação que reproduzimos neste Projeto de Lei. No entanto, à época, lamentavelmente, a relatora mudou seu entendimento e reapresentou relatório regulando a velocidade nas vias públicas, sem qualquer relação com a publicidade da fiscalização eletrônica das vias públicas.

Desse modo, no primeiro parecer do Projeto de Lei nº 3.340, de 2015, há a defesa do fim da *"política de emboscada"* da fiscalização eletrônica. Além disso, a relatora criou a seguinte situação hipotética, na qual resume bem a necessidade de tornar a sinalização ostensiva:

> *"Se criarmos uma situação hipotética em que o condutor é avisado de que em determinado cruzamento há fiscalização eletrônica, certamente ele não irá transpor ao semáforo, logo não colocará em risco a segurança no trânsito. No*

CD229705555800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229705555800

Apresentação: 15/03/2022 11:35 - Mesa
PL n.576/2022

entanto, se não há sinalização adequada avisando sobre a fiscalização, o condutor pode se sentir livre a cometer a infração e assim transpor ao cruzamento, expondo a risco de morte motoristas e pedestres."

Nesses termos, considerando a boa iniciativa do Deputado Goulart – PSD/SP e a qualidade da redação do primeiro substitutivo apresentado pela relatora Deputada Christiane Yared – PL/PR, apresento essa proposição a fim de eliminar o efeito emboscada da fiscalização eletrônica, de modo a evitar o cometimento de infrações e os consequentes riscos aos usuários das vias públicas do País.

Desse modo, considerando o impacto social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares por sua aprovação.

Sala das sessões, em de de 2022.

Darci de Matos
PSD/SC

CD229705555800

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229705555800

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. 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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 996, DE 2022

(Do Sr. José Nelto)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cadeirinhas para recém nascidos em ônibus e metrôs públicos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-160/2015.

Apresentação: 25/04/2022 14:41 - Mesa
PL n.996/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. **JOSÉ NELTO**)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cadeirinhas para recém nascidos em ônibus e metrôs públicos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de cadeirinhas para recém nascidos e crianças de até três anos completos, em transportes públicos, sendo eles ônibus e metrôs.

Art.2º Os ônibus e metrôs públicos deverão disponibilizar, no mínimo, duas cadeirinhas por veículo ou vagão.

Art.3º O prazo para a implementação desta medida deverá ser disciplinado e as obrigações regulamentadas pelo CONTRAN.

Art.4º Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução, sendo eles ônibus e metrôs públicos.

Art.5º Revogam-se as disposições em contrário

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem como intuito a instalação de cadeirinhas para recém nascidos e crianças até três anos completos, em transportes públicos, sendo eles ônibus e metrôs.

O uso das cadeirinhas de segurança para as crianças tem um único objetivo: proteger a vida dos pequenos em caso de acidente.

Um estudo realizado recentemente pela Fundación Mapfre mostra que no Brasil morrem 32 crianças em acidentes de trânsito para cada milhão de

CD229741761400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229741761400

Apresentação: 25/04/2022 14:41 - Mesa
PL n.996/2022

habitantes de 0 a 14 anos. Grande parte dessas mortes se dá pelo não uso das cadeirinhas de segurança. Para o autor da pesquisa, o diretor de segurança viária da Fundação, Júlio Laria del Vas, existem cinco fatores que contribuem para mortes em acidentes: velocidade, álcool, falta do capacete, não uso do cinto de segurança e a não utilização da cadeirinha de retenção infantil. “A conscientização das pessoas sobre esses pontos é super importante. Precisamos de campanhas que mostrem a finalidade desses equipamentos”, Falla del Vas. O estudo apontou um dado importante, o uso correto da cadeirinha para criança diminui entre 50% e 90% o risco de lesões graves, caso o veículo se envolva em colisão.[1]

Em conformidade com a Lei 14.071 do Código de Trânsito Brasileiro, o uso da cadeirinha é obrigatório, e o não uso do equipamento de segurança é infração gravíssima. Em virtude disso, a medida tem como fito alterar os padrões de deslocamento e mobilidade urbana, levando em consideração que as mulheres são tipicamente mais dependentes dos ônibus são maioria no transporte público coletivo, (74,6%) e no transporte a pé (62,5%), segundo estudo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, feito a partir de dados da pesquisa Origem e Destino de 2012 do Metrô de São Paulo.[2]

Diante disso, é de suma importância que haja a implementação de duas cadeirinhas por veículo ou vagão, para recém nascidos e crianças até três anos e doze meses completos, em transportes públicos, sendo eles ônibus e metrôs. Uma medida relativamente simples de adquirir, que irá resguardar e auxiliar a vida de mães, pais, responsáveis legais ou terceiros que desejam se locomover com transportes coletivos com crianças de colo.

Assim, rogo aos pares a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(PP/GO)

1 https://www.portaldotransito.com.br/
2 https://www.prefeitura.sp.gov.br/

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229741761400
CD229741761400

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 14.071, DE 13 DE OUTUBRO DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências.

O PRESIDENTE 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. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:
.....
...
II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;
III - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;
IV - Ministro de Estado da Educação;
V - Ministro de Estado da Defesa;
VI - Ministro de Estado do Meio Ambiente;
VII - (revogado);
.....
....
XX - (revogado);
.....
....
XXII - Ministro de Estado da Saúde;
XXIII - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;
XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores;
XXV - (revogado);
XXVI - Ministro de Estado da Economia; e
XXVII - Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
.....
...
§ 4º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.
§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.
§ 6º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta." (NR)

"Art. 10-A. Poderão ser convidados a participar de reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame."

"Art.12.....
.....
VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;
.....
XII - (revogado);
.....
§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I do *caput* deste artigo serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias, antes do exame da matéria pelo Contran.
§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º deste artigo ficarão à disposição do público pelo prazo de 2 (dois) anos, contado da data de encerramento da consulta pública.
§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Conselho e com prazo de validade máximo de 90 (noventa) dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I do *caput*, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada a reedição.
§ 4º Encerrado o prazo previsto no § 3º deste artigo sem o referendo do Contran, a deliberação perderá a sua eficácia, e permanecerão válidos os efeitos dela decorrentes.
§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito." (NR)

"Art.13.....
.....
§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran, conforme definido no ato de criação de cada Câmara Temática.
....."
(NR)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.995, DE 2022

(Do Sr. Guiga Peixoto)

Altera o art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vincular a placa de identificação do veículo ao seu proprietário.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3020/2015.

Apresentação: 12/07/2022 18:28 - Mesa
PL n.1995/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. Guiga Peixoto)

Altera o art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vincular a placa de identificação do veículo ao seu proprietário.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 1º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que a placa de identificação do veículo seja vinculada a seu proprietário.

Art. 2º O §1º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 115. .....

.....

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a transferência de propriedade ou a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento por outro proprietário.

....." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta dias) na data da sua publicação.

CD227745359700

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Guiga Peixoto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227745359700

Apresentação: 12/07/2022 18:28 - Mesa
PL n.1995/2022

JUSTIFICAÇÃO

O art. 115 do Código de Trânsito Brasileiro define que o veículo será identificado por meio de placas dianteira e traseira e que os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo, acompanhando-o até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

Ocorre que a vinculação da placa de identificação ao veículo pode trazer problemas no caso de transferência de propriedade, pois, em muitos casos, o novo proprietário demora a efetivar a transferência e as infrações cometidas continuam a ser lançadas no prontuário do antigo dono.

O projeto que estamos apresentando resolve essa questão, ao atrelar a placa do veículo ao seu proprietário, permitindo que, no caso de venda, o antigo dono retire as placas do veículo, cortando assim qualquer vínculo com o bem que não mais lhe pertence.

Entendemos que essa lógica, adotada em vários lugares no mundo, é a mais correta para tratar da propriedade do veículo automotor e sua relação com os órgãos de trânsito, uma vez que evita que o antigo proprietário tenha qualquer tipo de aborrecimento e/ou prejuízo financeiro relacionado ao veículo após a transferência de titularidade.

Na verdade, essa vinculação facilitará o processo de compra e venda do veículo e será bom para compradores e vendedores. O comprador ficará livre de eventuais multas referentes a infrações cometidas pelo antigo proprietário e ainda não processadas, bem como de outros embaraços relacionados a órgãos de trânsito. Por outro lado, o vendedor terá a garantia de que o veículo entregue para o novo proprietário não lhe trará dores de cabeça futuras, em razão de possíveis infrações cometidas pelo novo dono e lançadas em seu prontuário, antes da efetivação da transferência.

Pelo exposto, em razão da importância do tema, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado Guiga Peixoto

CD227745359700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Guiga Peixoto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227745359700

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção III
Da Identificação do Veículo

.....

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º Os veículos de representações dos Presidentes dos Tribunais Federais, dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, e do respectivo chefe do Ministério Público e ainda dos Oficiais Generais das Forças Armadas terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 673, de 31/3/2015 e com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira.

§ 7º Excepcionalmente, mediante autorização específica e fundamentada das respectivas corregedorias e com a devida comunicação aos órgãos de trânsito competentes, os

veículos utilizados por membros do Poder Judiciário e do Ministério Público que exerçam competência ou atribuição criminal poderão temporariamente ter placas especiais, de forma a impedir a identificação de seus usuários específicos, na forma de regulamento a ser emitido, conjuntamente, pelo Conselho Nacional de Justiça - CNJ, pelo Conselho Nacional do Ministério Público - CNMP e pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.694, de 24/7/2012, publicada no DOU de 25/7/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o §4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

§ 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. *(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 Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021)*

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.027, DE 2022

(Do Sr. Felício Laterça)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, a fim de impedir a remoção de veículos por falta de licenciamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10093/2018.

Apresentação: 13/07/2022 18:26 - MESA
PL n.2027/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. FELÍCIO LATERÇA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, a fim de impedir a remoção de veículos por falta de licenciamento.

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, a fim de impedir a remoção de veículos por falta de licenciamento.

Art. 2º O inciso V do art. 230 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 230. .....

.....

V - que não esteja registrado;

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto, que pretende alterar a redação do inciso V do art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem o objetivo de impedir a remoção de veículos por falta de licenciamento. Importa dizer que, atualmente, a falta de pagamento de tributos, e pasmem de multas, enseja a irregularidade dos veículos.

Percebam que, uma única multa que seja lançada sem o conhecimento do proprietário do veículo, pode ocasionar à apreensão do veículo, em flagrante arbítrio as vias legais de cobrança, causando transtornos

CD228873807600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228873807600

Apresentação: 13/07/2022 18:26 - MESA
PL n.2027/2022

de toda ordem. Imaginem vocês, ter que verificar a situação de licenciamento dos veículos quando tiver conduzindo veículo de terceiro, sob pena de ficar a pé na sua ou noutra cidade por ocasião de blitz ou abordagem policial, ou pior ainda numa rodovia noutro Estado.

Tal aberração decorre do disposto no § 2º do art. 131, que assim dispõe: "O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas."

Se não fosse o bastante, fomos surpreendidos com a inclusão do § 9º-B do art. 271, em 2021, permitindo a "remoção" do veículo, sem sequer permitir a possibilidade de prazo para a regularização quando há pendência de licenciamento, mesmo se o único problema for uma dívida com o Estado, o que poderia ser sanado, por exemplo, com imediato pagamento por aplicativo, o que não é aceito. Isso tem gerado inúmeros prejuízos para a população, principalmente em viagens, quando os veículos são removidos nas rodovias do País.

Ressaltamos que, o poder público dispõe de meios legais para a cobrança de débitos, qual seja a inscrição do devedor na dívida ativa. Lembrando que, não há transferência de propriedade sem a quitação de débitos. Impedir o proprietário de poder utilizar seu bem constitui medida sem qualquer razoabilidade. Para ilustrar a situação seria o mesmo que impedir o cidadão de habitar seu imóvel em virtude da falta de pagamento do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU). Sem dúvida, a imposição careceria de lógica.

Ademais, não nos parece eficiente colocar os agentes dos diversos órgãos de trânsito e policiais para atuarem na cobrança de débitos para com o Estado. Assim, deixam de fazer o que a eles lhes cabem e que mais beneficiaria nossos cidadãos: a segurança viária e a segurança pública. No mais, a quem interessa estimular as máfias dos reboques e dos depósitos.

Dessa forma, não podemos deixar persistir a absurda exigência de pagamentos de débitos, sob pena de remoção dos veículos aos depósitos vinculados aos órgãos de trânsito. Temos o dever de impedir que os veículos sejam retirados da posse dos condutores/proprietários por questões

CD228873807600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228873807600

Apresentação: 13/07/2022 18:26 - MESA
PL n.2027/2022

estritamente pecuniárias, acarretando incontáveis prejuízos ao direito de locomoção das pessoas de bem.

Portanto, apresento o presente projeto de lei e solicito apoio de meus nobres pares na sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado FELÍCIO LATERÇA

2022-

CD228873807600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228873807600

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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro de Veículo, em meio físico e/ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com o modelo e com as especificações estabelecidos pelo Contran. *("Caput" do artigo com 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)*

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas a partir de 1º de outubro de 2019 e não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, e com nova redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 5º Após a inclusão das informações de que trata o § 4º deste artigo no Certificado de Licenciamento Anual, o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 6º O Contran regulamentará a inserção dos dados no Certificado de Licenciamento Anual referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas antes da data prevista no § 4º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo:

VII - com a cor ou característica alterada;

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

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

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

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

XII - com equipamento ou acessório proibido;

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

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

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

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

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

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;

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

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Penalidade - multa (cinco vezes); *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa acrescida pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

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

Infração - média;

Penalidade - multa.

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

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

XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

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

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

Infração - média;

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

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo;
VII - com lotação excedente;
VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Penalidade - multa; *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
IX - desligado ou desengrenado, em declive:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo;
X - excedendo a capacidade máxima de tração:
Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;
Penalidade - multa;
Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.
Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.
.....

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 271. O veiculo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.
§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. *(Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*
§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*
§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá

ser feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, 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)*

§ 9º-A Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra a apresentação de recibo, e prazo razoável, não superior a 15 (quinze) dias, será assinalado ao condutor para regularizar a situação, o qual será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-B O disposto no § 9º-A deste artigo não se aplica às infrações previstas no inciso V do *caput* do art. 230 e no inciso VIII do *caput* do art. 231 deste Código. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-C Não efetuada a regularização no prazo referido no § 9º-A deste artigo, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, o qual será retirado após comprovada a regularização. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-D O descumprimento da obrigação estabelecida no § 9º-A deste artigo resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto neste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautencidade ou adulteração.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.266, DE 2022

(Do Sr. Gurgel)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, art. 271, §9-B e acrescenta dispositivo ao DECRETO-LEI No 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940, Código Penal, Capítulo IV, DE OUTRAS FALSIDADES, para tornar crime o uso de veículos irregulares em todo território brasileiro, estando o mesmo transitando, estacionado, parado ou imobilizado temporariamente.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2946/2020. POR OPORTUNO, ESCLAREÇO QUE A MATÉRIA TRAMITA SUJEITA À APRECIAÇÃO PELO PLENÁRIO.

Apresentação: 11/08/2022 16:08 - Mesa
PL n.2266/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. GURGEL)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, art. 271, §9-B e acrescenta dispositivo ao DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940**,** Código Penal, Capítulo IV, DE OUTRAS FALSIDADES, para tornar crime o uso de veículos irregulares em todo território brasileiro, estando o mesmo transitando, estacionado, parado ou imobilizado temporariamente.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro, art. 271, §9-B e acrescenta dispositivo ao DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940**,** Código Penal, Capítulo IV, DE OUTRAS FALSIDADES, para tornar crime o uso de veículos irregulares em todo território brasileiro, estando o mesmo transitando, estacionado, parado ou imobilizado temporariamente.

Art. 2º - O artigo 271, § 9º-B passará a ter a seguinte redação:

LexEdit
CD226651461100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226651461100

Apresentação: 11/08/2022 16:08 - Mesa
PL n.2266/2022

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

...

9º-B. O disposto no § 9º-A deste artigo não se aplica às infrações previstas nos incisos, IV e V do caput do art. 230 e no inciso VIII do caput do art. 231 deste Código. **(NR)**

Art. 3º - O DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940**,** Código Penal, Capítulo IV, DE OUTRAS FALSIDADES, passará a ter a seguinte redação:

...

Adulteração de sinal identificador de veículo automotor

Art. 310-A – Transitar, parar, estacionar ou imobilizar temporariamente veículo automotor, que esteja em desconformidade com o que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, no que pertine ao seu emplacamento, sendo o veículo novo ou usado, nacional ou importado.

Pena - reclusão, de três a seis anos, e multa ***(NR)***

LexEdit
CD226651461100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226651461100

Apresentação: 11/08/2022 16:08 - Mesa
PL n.2266/2022

Art. 4º - Esta Lei entrará em vigo na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O trânsito brasileiro, sem dúvida alguma, mata e mutila milhares de cidadãos a cada ano, sendo muito comum encontrar uma história triste relacionada à perda de uma pessoa próxima na guerra do trânsito.

Em alguns casos, os acidentes são chamados de fatalidade, inesperados, quase imprevisíveis. Outros, infelizmente boa parte deles, são fruto da imprudência e da irresponsabilidade humana, com ação de condutores sem qualquer compromisso ou responsabilidade com a própria vida ou a de terceiros.

Recentemente vivenciamos uma tragédia! O caso do modelo Bruno Krupp, que dirigindo em alta velocidade, desprovido de habilitação e placa em sua motocicleta, atropelou e matou o jovem João Gabriel, na cidade do Rio de Janeiro[1].

Diante dessa tragédia verificamos uma abertura no ordenamento jurídico pátrio, na qual trafegar, parar ou

[1] Disponível em: https://entretenimento.r7.com/famosos-e-tv/modelo-bruno-krupp-mata-jovem-de-16-anos-atropelado-no-rio-02082022 - Acesso em 03/08/22;

LexEdit
CD226651461100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226651461100

Apresentação: 11/08/2022 16:08 - Mesa
PL n.2266/2022

até mesmo estacionar, sem o uso de placa no veículo automotor, não era fato típico, antijurídico, passível de sanção penal. Diante dessa ausência de norma regulamentadora, as próprias autoridades judiciárias não possuem condições de enquadrar numa condenação o condutor, então, autor de uma sucessão de crimes.

Para tanto, a remoção do veículo que estiver em incompatibilidade com o Código de Trânsito Brasileiro não apenas é uma questão que impende maior adequação das autoridades, como também, é ferramenta capaz de coibir outros crimes.

O trânsito de veículos sem placa, novos ou usados, importados ou nacionais, além de ser uma imprudência, garante a criminosos "facilidades" no cometimento de crimes e sua consequente elucidação pelas autoridades competentes. A identificação é crucial para determinar a culpabilidade.

A partir da identificação dessa lacuna em nosso regramento, é que apresentamos a presente proposta para suprir a brecha legal e regulamentar tal ação criminosa, uma vez que a ausência de identificação gera uma série de mazelas e cometimento de crimes.

LexEdit
CD226651461100

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226651461100

Apresentação: 11/08/2022 16:08 - Mesa
PL n.2266/2022

Desta feita, uma nova redação foi dada ao artigo 271, § 9º-B do Código de Trânsito Brasileiro, bem como, um dispositivo penal foi atribuído ao Código Penal, onde dispõe sobre a Adulteração de sinal identificador de veículo automotor. A liberação de veículo automotor sem emplacamento adequado é uma "carta-branca" ao acaso e combustível aos criminosos.

Essas condutas que aqui combatemos não são meras fatalidades, mas sim, causas que prenunciam e possibilitam reais chances de uma tragédia.

Por esse motivo, coloco a presente proposta ao apreço de Vossas Excelências, na certeza da atenção, zelo e cuidado no apreço da presente questão de indiscutível importância.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado Federal **GURGEL**
PL/RJ

LexEdit
CD226651461100

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226651461100

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo:

VII - com a cor ou característica alterada;

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

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

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

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

XII - com equipamento ou acessório proibido;

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

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

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

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

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

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

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;
XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:
Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Penalidade - multa (cinco vezes); *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa acrescida pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*
XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:
Infração - média;
Penalidade - multa.
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:
Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*
§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 231. Transitar com o veículo:
I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;
II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:
a) carga que esteja transportando;
b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;
c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos

legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

Infração - média;

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

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); *(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

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

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Penalidade - multa; *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso

apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

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

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

Art. 232. Conduzir veiculo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

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

.....

CAPÍTULO XVII
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 271. O veiculo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. *(Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, 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)*

§ 9º-A Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra a apresentação de recibo, e prazo razoável, não superior a 15 (quinze) dias, será assinalado ao condutor para regularizar a situação, o qual será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-B O disposto no § 9º-A deste artigo não se aplica às infrações previstas no inciso V do *caput* do art. 230 e no inciso VIII do *caput* do art. 231 deste Código. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-C Não efetuada a regularização no prazo referido no § 9º-A deste artigo, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, o qual será retirado após comprovada a regularização. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-D O descumprimento da obrigação estabelecida no § 9º-A deste artigo resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto neste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautencidade ou adulteração.

.....
.....

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte Lei:

.....

PARTE ESPECIAL

(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa", de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984, publicada no DOU de 13/7/1984, em vigor 6 meses após a publicação)

.....

TÍTULO X
DOS CRIMES CONTRA A FÉ PÚBLICA

.....

CAPÍTULO IV
DE OUTRAS FALSIDADES

.....

Fraude de lei sobre estrangeiros

Art. 309. Usar o estrangeiro, para entrar ou permanecer no território nacional, nome que não é o seu:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Atribuir a estrangeiro falsa qualidade para promover-lhe a entrada em território nacional:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

Art. 310. Prestar-se a figurar como proprietário ou possuidor de ação, título ou valor pertencente a estrangeiro, nos casos em que a este é vedada por lei a propriedade ou a posse de tais bens:

Pena - detenção, de seis meses a três anos, e multa. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

Adulteração de sinal identificador de veículo automotor *(Nome jurídico com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

Art. 311. Adulterar ou remarcar número de chassi ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, de seu componente ou equipamento:

Pena - reclusão, de três a seis anos, e multa. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 1º Se o agente comete o crime no exercício da função pública ou em razão dela, a pena é aumentada de um terço. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 2º Incorre nas mesmas penas o funcionário público que contribui para o licenciamento ou registro do veículo remarcado ou adulterado, fornecendo indevidamente material ou informação oficial. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.515, DE 2022

(Do Sr. José Nelto)

Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8138/2014.

Apresentação: 26/09/2022 07:49 - Mesa
PL n.2515/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. JOSÉ NELTO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos veículos de transporte coletivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer o cinto de segurança como equipamento obrigatório dos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos veículos de transportes coletivos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte §7º:

"Art. 105. .....

.....

§ 7º Os veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé, citados no inciso I do caput, deverão possuir cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista de transporte coletivo.

" (NR)

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

LexEdit
CD221461288900

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221461288900

Apresentação: 26/09/2022 07:49 - Mesa
PL n.2515/2022

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem como objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos preferenciais, dos passageiros, do cobrador e do motorista dos veículos de transporte coletivo.

Tal projeto faz referência ao inciso I do caput do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro que estabelece a obrigatoriedade do cinto de segurança para todos os veículos, nos termos de regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé. Todavia, quando houver assentos livres dentro desse meio de locomoção é de suma importância que haja cinto de segurança, já os demais que não obtiverem uma cadeira dentro do transporte coletivo, finalizará o percurso em pé como já é de costume. Cabe salientar, que não há motivo para que o cobrador e o motorista não usem cinto de segurança, tendo em vista que tal medida irá assegurar um possível acidente de trabalho.[1]

É fácil perceber que muitos condutores de ônibus não utilizam o cinto de segurança, simplesmente ignoram a regra contida na Lei Federal n. 9503/97 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Preliminarmente, destaco a competência da Administração Pública referente ao Princípio da Legalidade, expresso no Art. 37 da Constituição Federal, que dispõe: “A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (...)” e o Art. 5, II da CF que trata sobre os direitos e garantias fundamentais, que dispõe: “ ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”. Nesse sentido, o Código de Trânsito Brasileiro, norma ordinária federal, estabeleceu objetivamente as relações entre os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito e entes privados, através das normas de trânsito e suas

[1] https://www.direitonet.com.br/artigos

LexEdit
CD221461288900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221461288900

Apresentação: 26/09/2022 07:49 - Mesa
PL n.2515/2022

complementações nas operações de parada, estacionamento e circulação, das vias públicas abertas à circulação.[2]

Em razão do que já exposto, tal medida beneficiará idosos que já não possuem tanto preparo e força física necessária para utilizar esse tipo de meio de locomoção, como também auxiliará mães e suas respectivas crianças que dependem desse meio de transporte para se locomover. Dessa forma, a presente proposição tem como finalidade instituir tal acessório de enorme e comprovada importância, sem nenhum prejuízo aos passageiros, levando em consideração que aqueles que não conseguirem se assentar, finalizaram a corrida em pé como já feito cotidianamente.

Dada a relevância temática, submeto esta proposição aos ilustres pares, rogando o imprescindível apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(PP/GO)

[2] https://www.direitonet.com.br/artigos/

LexEdit
CD221461288900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221461288900

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

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

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus*;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data*:

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

LXXIX - é assegurado, nos termos da lei, o direito à proteção dos dados pessoais, inclusive nos meios digitais. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 115, de 2022)*

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)*

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. *(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)*

Parágrafo único. Todo brasileiro em situação de vulnerabilidade social terá direito a uma renda básica familiar, garantida pelo poder público em programa permanente de

transferência de renda, cujas normas e requisitos de acesso serão determinados em lei, observada a legislação fiscal e orçamentária. *(Parágrafo único acrescido pela Emenda Constitucional nº 114, de 2021)*

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO VII
DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Seção I
Disposições Gerais

Art. 37**.** A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I - os cargos, empregos e funções públicas são acessíveis aos brasileiros que preencham os requisitos estabelecidos em lei, assim como aos estrangeiros, na forma da lei; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

III - o prazo de validade do concurso público será de até dois anos, prorrogável uma vez, por igual período;

IV - durante o prazo improrrogável previsto no edital de convocação, aquele aprovado em concurso público de provas ou de provas e títulos será convocado com prioridade sobre novos concursados para assumir cargo ou emprego, na carreira;

V - as funções de confiança, exercidas exclusivamente por servidores ocupantes de cargo efetivo, e os cargos em comissão, a serem preenchidos por servidores de carreira nos casos, condições e percentuais mínimos previstos em lei, destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VI - é garantido ao servidor público civil o direito à livre associação sindical;

VII - o direito de greve será exercido nos termos e nos limites definidos em lei específica; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VIII - a lei reservará percentual dos cargos e empregos públicos para as pessoas portadoras de deficiência e definirá os critérios de sua admissão;

IX - a lei estabelecerá os casos de contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público;

X - a remuneração dos servidores públicos e o subsídio de que trata o § 4º do art. 39 somente poderão ser fixados ou alterados por lei específica, observada a iniciativa privativa em cada caso, assegurada revisão geral anual, sempre na mesma data e sem distinção de índices; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XI - a remuneração e o subsídio dos ocupantes de cargos, funções e empregos públicos da administração direta, autárquica e fundacional, dos membros de qualquer dos

Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, dos detentores de mandato eletivo e dos demais agentes políticos e os proventos, pensões ou outra espécie remuneratória, percebidos cumulativamente ou não, incluídas as vantagens pessoais ou de qualquer outra natureza, não poderão exceder o subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, aplicando-se como limite, nos Municípios, o subsídio do Prefeito, e nos Estados e no Distrito Federal, o subsídio mensal do Governador no âmbito do Poder Executivo, o subsídio dos Deputados Estaduais e Distritais no âmbito do Poder Legislativo e o subsídio dos Desembargadores do Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal, em espécie, dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, no âmbito do Poder Judiciário, aplicável este limite aos membros do Ministério Público, aos Procuradores e aos Defensores Públicos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*

XII - os vencimentos dos cargos do Poder Legislativo e do Poder Judiciário não poderão ser superiores aos pagos pelo Poder Executivo;

XIII - é vedada a vinculação ou equiparação de quaisquer espécies remuneratórias para o efeito de remuneração de pessoal do serviço público*; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XIV - os acréscimos pecuniários percebidos por servidor público não serão computados nem acumulados para fins de concessão de acréscimos ulteriores; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XV - o subsídio e os vencimentos dos ocupantes de cargos e empregos públicos são irredutíveis, ressalvado o disposto nos incisos XI e XIV deste artigo e nos arts. 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XVI - é vedada a acumulação remunerada de cargos públicos, exceto, quando houver compatibilidade de horários, observado em qualquer caso o disposto no inciso XI: *("Caput" do inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

a) a de dois cargos de professor;

b) a de um cargo de professor com outro, técnico ou científico;

c) a de dois cargos ou empregos privativos de profissionais de saúde, com profissões regulamentadas; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 34, de 2001)*

XVII - a proibição de acumular estende-se a empregos e funções e abrange autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista, suas subsidiárias, e sociedades controladas, direta ou indiretamente, pelo poder público; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XVIII - a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, precedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei;

XIX - somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XX - depende de autorização legislativa, em cada caso, a criação de subsidiárias das entidades mencionadas no inciso anterior, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada;

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

XXII - as administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, atividades essenciais ao funcionamento do Estado, exercidas por servidores de carreiras específicas, terão recursos prioritários para a realização de suas atividades e atuarão de forma integrada, inclusive com o compartilhamento de cadastros e de informações fiscais, na forma da lei ou convênio. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

§ 1º A publicidade dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos deverá ter caráter educativo, informativo ou de orientação social, dela não podendo constar nomes, símbolos ou imagens que caracterizem promoção pessoal de autoridades ou servidores públicos.

§ 2º A não-observância do disposto nos incisos II e III implicará a nulidade do ato e a punição da autoridade responsável, nos termos da lei.

§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:

I - as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral, asseguradas a manutenção de serviços de atendimento ao usuário e a avaliação periódica, externa e interna, da qualidade dos serviços;

II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;

III - a disciplina da representação contra o exercício negligente ou abusivo de cargo, emprego ou função na administração pública. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 4º Os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível.

§ 5º A lei estabelecerá os prazos de prescrição para ilícitos praticados por qualquer agente, servidor ou não, que causem prejuízos ao erário, ressalvadas as respectivas ações de ressarcimento.

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

§ 7º A lei disporá sobre os requisitos e as restrições ao ocupante de cargo ou emprego da administração direta e indireta que possibilite o acesso a informações privilegiadas. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 8º A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato, a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre:

I - o prazo de duração do contrato;

II - os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes;

III - a remuneração do pessoal. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 9º O disposto no inciso XI aplica-se às empresas públicas e às sociedades de economia mista, e suas subsidiárias, que receberem recursos da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios para pagamento de despesas de pessoal ou de custeio em geral. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 10. É vedada a percepção simultânea de proventos de aposentadoria decorrentes do art. 40 ou dos arts. 42 e 142 com a remuneração de cargo, emprego ou função pública, ressalvados os cargos acumuláveis na forma desta Constituição, os cargos eletivos e os cargos

em comissão declarados em lei de livre nomeação e exoneração. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

§ 11. Não serão computadas, para efeito dos limites remuneratórios de que trata o inciso XI do *caput* deste artigo, as parcelas de caráter indenizatório previstas em lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*

§ 12. Para os fins do disposto no inciso XI do *caput* deste artigo, fica facultado aos Estados e ao Distrito Federal fixar, em seu âmbito, mediante emenda às respectivas Constituições e Lei Orgânica, como limite único, o subsídio mensal dos Desembargadores do respectivo Tribunal de Justiça, limitado a noventa inteiros e vinte e cinco centésimos por cento do subsídio mensal dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, não se aplicando o disposto neste parágrafo aos subsídios dos Deputados Estaduais e Distritais e dos Vereadores. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)*

§ 13. O servidor público titular de cargo efetivo poderá ser readaptado para exercício de cargo cujas atribuições e responsabilidades sejam compatíveis com a limitação que tenha sofrido em sua capacidade física ou mental, enquanto permanecer nesta condição, desde que possua a habilitação e o nível de escolaridade exigidos para o cargo de destino, mantida a remuneração do cargo de origem. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 103, de 2019)*

§ 14. A aposentadoria concedida com a utilização de tempo de contribuição decorrente de cargo, emprego ou função pública, inclusive do Regime Geral de Previdência Social, acarretará o rompimento do vínculo que gerou o referido tempo de contribuição. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 103, de 2019)*

§ 15. É vedada a complementação de aposentadorias de servidores públicos e de pensões por morte a seus dependentes que não seja decorrente do disposto nos §§ 14 a 16 do art. 40 ou que não seja prevista em lei que extinga regime próprio de previdência social. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 103, de 2019)*

§ 16. Os órgãos e entidades da administração pública, individual ou conjuntamente, devem realizar avaliação das políticas públicas, inclusive com divulgação do objeto a ser avaliado e dos resultados alcançados, na forma da lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 109, de 2021)*

Art. 38. Ao servidor público da administração direta, autárquica e fundacional, no exercício de mandato eletivo, aplicam-se as seguintes disposições: *("Caput" do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

I - tratando-se de mandato eletivo federal, estadual ou distrital, ficará afastado de seu cargo, emprego ou função;

II - investido no mandato de Prefeito, será afastado do cargo, emprego ou função, sendo-lhe facultado optar pela sua remuneração;

III - investido no mandato de Vereador, havendo compatibilidade de horários, perceberá as vantagens de seu cargo, emprego ou função, sem prejuízo da remuneração do cargo eletivo, e, não havendo compatibilidade, será aplicada a norma do inciso anterior;

IV - em qualquer caso que exija o afastamento para o exercício de mandato eletivo, seu tempo de serviço será contado para todos os efeitos legais, exceto para promoção por merecimento;

V - na hipótese de ser segurado de regime próprio de previdência social, permanecerá filiado a esse regime, no ente federativo de origem. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 103, de 2019)*

.....

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

VIII - luzes de rodagem diurna. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero

quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)*

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Quando se tratar de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.058, DE 2022

(Do Sr. Fábio Henrique)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a fim de impedir a remoção imediata de veículos por falta de regularização do licenciamento.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10093/2018.

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022.
(DO SR. FÁBIO HENRIQUE)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a fim de impedir a remoção imediata de veículos por falta de regularização do licenciamento.

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a fim de impedir a remoção imediata de veículos com o licenciamento atrasado.

Art. 2º O art. 271 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 9º-E e 9º-F:

"Art. 271 .....

.....

§ 9º-E No caso da infração prevista no inciso V do caput do art. 230, quando o licenciamento estiver pendente de regularização, o veículo não poderá ser imediatamente removido e será concedida ao condutor a possibilidade de regularizar a situação, no prazo de 30 (trinta) dias corridos, mediante a assinatura de termo, na presença da autoridade, sem prejuízo das demais sanções.

§ 9º-F Nos termos do parágrafo anterior, o condutor, efetuando o pagamento do licenciamento, deverá comunicar o fato ao respectivo órgão de trânsito dentro do prazo de 30 (trinta) dias mencionado, sob pena de apreensão do veículo. (NR)"

……..

……..

CD228584752700

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Henrique
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228584752700

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

Sala das sessões, em de de 2022.

Deputado FÁBIO HENRIQUE
UNIÃO-SE

JUSTIFICATIVA

O projeto de lei tem por finalidade impedir a remoção imediata do veículo por atraso na regularização do licenciamento. Dessa forma, pretendemos alterar o Código de Trânsito, a fim de possibilitar ao condutor a regularização do licenciamento no prazo de 30 (trinta) dias, mediante a assinatura de termo, com a comunicação do pagamento ao respectivo órgão de trânsito.

Atualmente, nos termos do art. 230, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro, constitui infração administrativa "conduzir veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado", estando o condutor sujeito a multa e apreensão do veículo.

No caso de veículo que não esteja registrado, entendemos que a medida de apreensão é válida. Não obstante, quando o licenciamento está pendente de regularização, a medida de remoção imediata se torna arbitrária.

A Lei nº 14.229/2021 possibilitou, por intermédio do § 9º-A, acrescido ao art. 271 do Código de Trânsito Brasileiro que, quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o condutor possa regularizar a situação no prazo de 15 (quinze) dias:

> "Art. 271, § 9º-A, do CTB: quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra a apresentação de recibo, e prazo razoável, não superior a 15 (quinze) dias, será assinalado ao condutor para regularizar a situação, o qual será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião".

Ressalta-se que a Lei nº 14.229/2021 corrigiu a arbitrariedade com relação ao pagamento de IPVA. Não obstante, o § 9º-B excluiu da normativa do § 9º-A o art. 230, inciso V, que trata justamente da infração administrativa relativa à

CD228584752700

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Henrique
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228584752700

condução de veículo que não esteja registrado ou devidamente licenciado. Desse modo, continua sendo possível a remoção imediata e arbitrária do veículo que não esteja devidamente licenciado.

O que pretendemos com a proposição é corrigir a referida arbitrariedade, possibilitando ao condutor a regularização da situação do licenciamento no prazo de 30 (trinta) dias, mediante a assinatura de termo na presença da autoridade. Assim, poderemos corrigir situações como, por exemplo, a de uma família que está viajando e, quando o veículo é parado numa *blitz*, verifica-se que o licenciamento está em atraso, gerando a remoção do veículo e diversos prejuízos para o condutor e seus familiares.

Isso posto, contamos com o apoio dos nobres pares, de forma a aprovar o presente projeto de lei e corrigir a injusta situação atual dos condutores que têm seus veículos removidos arbitrariamente por falta de regularização do licenciamento.

Sala das sessões, em de de 2022.

Deputado FÁBIO HENRIQUE
UNIÃO-SE

CD228584752700

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Henrique
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228584752700

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 230. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo:

VII - com a cor ou característica alterada;

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

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

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

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

XII - com equipamento ou acessório proibido;

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

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

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

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

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

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

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veiculo para regularização;

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

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Penalidade - multa (cinco vezes); *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Medida administrativa - remoção do veículo; *(Medida administrativa acrescida pela Lei nº 13.855, de 8/7/2019, publicada no DOU de 9/7/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

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

Infração - média;

Penalidade - multa.

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

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

XXIV - *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

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

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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

.....

CAPÍTULO XVII

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

.....

Art. 271. O veiculo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. *(Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)*

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, 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)*

§ 9º-A Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra a apresentação de recibo, e prazo razoável, não superior a 15 (quinze) dias, será assinalado ao condutor para regularizar a situação, o qual será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-B O disposto no § 9º-A deste artigo não se aplica às infrações previstas no inciso V do *caput* do art. 230 e no inciso VIII do *caput* do art. 231 deste Código. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-C Não efetuada a regularização no prazo referido no § 9º-A deste artigo, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, o qual será retirado após comprovada a regularização. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 9º-D O descumprimento da obrigação estabelecida no § 9º-A deste artigo resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto neste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.050, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.229, de 21/10/2021)*

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautencidade ou adulteração.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.065, DE 2022

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a formação do agente da autoridade de trânsito competente para a lavratura de auto de infração.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5388/2016.

Apresentação: 21/12/2022 21:13:41.773 - Mesa
PL n.3065/2022

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a formação do agente da autoridade de trânsito competente para a lavratura de auto de infração.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a formação do agente da autoridade de trânsito competente para a lavratura de auto de infração.

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

"Art.
19. .....

.....

XXXII – Estabelecer critérios para os cursos de formação e de atualização para os agentes da autoridade de trânsito, de natureza obrigatória para os agentes competentes para a lavratura de auto de infração.

....." (NR)

.....

"Art.
280. .....

.....

§ 5º Somente poderá lavrar auto de infração o agente da autoridade de trânsito que possuir os cursos de formação e de atualização previstos no inciso XXXII do *caput* do art. 19, na forma e periodicidade definidas em regulamentação do órgão máximo executivo de trânsito da União, sob pena de nulidade do auto." (NR)

CD227209046600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227209046600

Apresentação: 21/12/2022 21:13:41.773 - Mesa
PL n.3065/2022

Art. 3º Esta Lei entra em vigor:

I – após decorrido um ano de sua publicação oficial, para o § 5º acrescido ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997;

II – na data de sua publicação, para os demais dispositivos.

JUSTIFICAÇÃO

A formação dos agentes de trânsito, destinada a profissionais que executem atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento nos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), é essencial para a melhoria das condições de segurança em nossas vias e para a adequada aplicação da Lei e das normas de trânsito vigentes.

Nesse contexto, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), órgão máximo executivo de trânsito da União, estabeleceu em portaria a estrutura curricular mínima e os requisitos para matrícula, carga horária mínima, abordagem didático-pedagógica, frequência e avaliação dos cursos de formação de agentes de trânsito e de atualização para esses agentes.

A regulamentação da Senatran se dá por meio da Portaria nº 966, de 25 de julho de 2022, que consolidou normas anteriores sobre o tema. Referida portaria é amparada pelos incisos V e XXIII do art. 19 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, atualmente, é utilizada como diretriz para orientação dos órgãos do SNT quanto à formação dos agentes, mas não possui a necessária coercitividade, nem se reflete na invalidade dos autos de infração eventualmente lavrados por agentes despreparados e incapacitados.

Este projeto de lei tem por objetivo trazer para o texto do CTB a obrigatoriedade dos cursos para todos os agentes competentes para a lavratura de autos de infração, de modo a garantir que a fiscalização e a operação do trânsito em nosso País sejam feitas por pessoas realmente capacitadas e com seus conhecimentos devidamente atualizados.

CD227209046600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227209046600

Apresentação: 21/12/2022 21:13:41.773 - Mesa
PL n.3065/2022

Para que não haja descontinuidade em ações de fiscalização de trânsito, situação que poderia causar impunidade e colocar em risco a vida e a integridade das pessoas, bem como reconhecendo a necessidade de período de transição, no qual os diversos órgãos do SNT poderiam garantir a adequada capacitação ou atualização de seus agentes, propomos o prazo de um ano para que sejam válidos somente os autos lavrados por agentes que estejam com os cursos em dia.

Pela relevância da matéria para a adequada gestão de nosso trânsito, peço apoio dos nobres colegas Parlamentares a este projeto.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado ABOU ANNI

CD227209046600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227209046600

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

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; *(Inciso 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)*

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.258, de 8/3/2016)*

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.

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

XXXI - organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.

§ 4º *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 20. Compete à Policia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a televisão e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - executar a fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; *(Inciso com 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)*

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vitimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações especificas dos órgãos ambientais.

XII - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

XIII - realizar perícia administrativa nos locais de acidentes de trânsito. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.229, de 21/10/2021, publicada no DOU de 22/10/2021, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....

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.

§ 1º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente: *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 14.304, de 23/2/2022)*

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)*

§ 2º O prazo para expedição da notificação da autuação referente às penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação será contado a partir da data da instauração do processo destinado à aplicação dessas penalidades. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.304, de 23/2/2022, publicada no DOU de 24/2/2022, em vigor 180 dias após a publicação)*

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 871, DE 2023

(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a Lei nº 9.503/97 para obrigar a sinalização de radares de velocidade em rodovias com no mínimo 300 metros de antecedência.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1367/2019.

Apresentação: 03/03/2023 19:29:25.927 - Mesa
PL n.871/2023

PROJETO DE LEI N.º , DE 2023

(Do Sr. Capitão Augusto)

Altera a Lei nº 9.503/97 para obrigar a sinalização de radares de velocidade em rodovias com no mínimo 300 metros de antecedência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503/97 para obrigar a sinalização de radares de velocidade em rodovias com no mínimo 300 metros de antecedência.

Art. 2º A Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 61-A. É obrigatória a sinalização de radares de velocidade nas rodovias brasileiras com no mínimo 300 metros de antecedência.

§ 1º Considera-se radar de velocidade aquele utilizado para fiscalização de excesso de velocidade em vias públicas.

§ 2º A sinalização dos radares de velocidade deve ser claramente visível e legível, com indicação da velocidade máxima permitida na via.

LexEdit
CD239920083300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239920083300

Apresentação: 03/03/2023 19:29:25.927 - Mesa
PL n.871/2023

§ 3º A inobservância deste artigo inviabiliza a aplicação de multa em razão dos registros realizados pelo radar de velocidade instalado em desacordo com as regras.” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A sinalização de radares de velocidade é uma importante medida para a segurança do trânsito, pois contribui para a redução de acidentes e para a conscientização dos motoristas sobre a necessidade de respeito às normas de trânsito.

Atualmente, a falta de sinalização adequada dos radares de velocidade tem contribuído para causar confusão e insegurança aos motoristas, levando a situações de perigo e acidentes. Por isso, a presente proposta de lei busca garantir que a sinalização dos radares seja realizada de maneira clara e antecipada, cumprindo o seu papel educativo para a prevenção de acidentes no trânsito.

Além disso, a sinalização adequada dos radares de velocidade contribui para a melhoria da fluidez do trânsito, pois evita confusões do entendimento a seu respeito, que ocasionam engarrafamentos.

Por essas razões, solicito o apoio dos meus colegas parlamentares para a aprovação desta importante proposta de lei

Sala das Sessões, em de de 2023.

Capitão Augusto
Deputado Federal
PL-SP

LexEdit
CD239920083300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239920083300

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

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 61-A	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 954, DE 2023

(Do Sr. Cabo Gilberto Silva)

Estabelece punição mais severa ao condutor que se evade, traspõe ou não obedece a ordem de parada no policiamento de barreira (blitz), alterando o artigo 210 da Lei 9.503 de 1997.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2909/2019.

Apresentação: 07/03/2023 19:45:21.773 - MESA
PL n.954/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. Dep. Cabo Gilberto Silva)

Estabelece punição mais severa ao condutor que se evade, traspõe ou não obedece a ordem de parada no policiamento de barreira (blitz), alterando o artigo 210 da Lei 9.503 de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei altera o artigo e 210 da Lei 9.503 de 1997, que dispõe sobre a conduta de não obedecer a ordem de parada e fiscalização em policiamento de barreira, alterando sua gravidade, o qual passará a constar com a seguinte redação:

> Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário destinado à fiscalização de trânsito, fiscalização policial ou ponto de bloqueio, que esteja sob o controle de policial ou agente de trânsito.
>
> Infração – gravíssima (vinte vezes);
>
> Penalidade - multa, remoção do veículo e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;
>
> Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

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

LexEdit
CD234592111900

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cabo Gilberto Silva
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234592111900

Apresentação: 07/03/2023 19:45:21.773 - MESA
PL n.954/2023

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem como objetivo guardar a devida proporcionalidade em situações que colocam em risco real policiais e agentes de trânsito quando em efetivo serviço, frente à escalada de violência e impunidade no trânsito que assola o país.

Conforme já presente no código de trânsito, a multa por bloquear a via para fins de protesto (Art.253.A) soma o valor atual de R$ 5.869,40 (cinco mil oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta centavos), podendo ser aplicada pelo dobro do valor, em caso de reincidência. Já o artigo 165-A, que é aplicado ao condutor que se recusa a fazer o teste quando em fiscalização, sem ter posto em risco real, mas hipotético, tem uma multa de R$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos).

Ocorre que, se um condutor, ao vir a fiscalização, retorna em alta velocidade, não obedecendo a ordem de parada, ou atira seu veículo sob os agentes fiscalizadores, policiais ou não, recebe uma multa atual (art. 210) no valor de R$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos).

Diante disto, fica claro que lei atual não guarda qualquer proporcionalidade nas infrações de trânsito, pois a mesma que pune com cinco mil reais um condutor que interrompe o trânsito em uma manifestação, pune com duzentos e noventa e três reais quem atira seu veículo sobre o os profissionais de segurança viária.

Dada a relevância do tema, submeto esta proposição aos ilustres pares, rogando o apoio indispensável para a aprovação da mesma.

Sala das sessões, em de de 2023.

DEPUTADO CABO GILBERTO SILVA

(PL/PB)

LexEdit
CD234592111900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cabo Gilberto Silva
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234592111900

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

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 210º	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 962, DE 2023

(Do Sr. Cabo Gilberto Silva)

Estabelece punição mais severa ao condutor que desobedecer ao agente de trânsito no exercício de suas atribuições, alterando o artigo 195 da Lei 9.503 de 1997.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-954/2023.

Apresentação: 07/03/2023 20:21:18.820 - MESA
PL n.962/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. Dep. Cabo Gilberto Silva)

Estabelece punição mais severa ao condutor que desobedecer ao agente de trânsito no exercício de suas atribuições, alterando o artigo 195 da Lei 9.503 de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei altera o artigo 195 da Lei 9.503 de 1997, que dispõe sobre a conduta de não obedecer ao agente de trânsito, alterando sua gravidade, o qual passará a constar com a seguinte redação:

Art. 195. ...

Infração – gravíssima (três vezes);

Penalidade - multa.

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

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por objetivo guardar a devida proporcionalidade diante dos atos que põem em risco real policiais e agentes de trânsito quando em efetivo serviço, frente a escalada de violência e impunidade no trânsito que assola o país.

Conforme já presente no código de trânsito, a multa por bloquear a via para fins de protesto (Art.253.A), soma o valor atual de R$ 5.869,40 (cinco mil oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta centavos), podendo ser aplicada o dobro do valor em caso de reincidência.

Já o artigo 165-A, que é aplicado ao condutor que se recusa a fazer o teste no momento da fiscalização, sem ter posto em risco real, mas hipotético,

LexEdit
CD239727517200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cabo Gilberto Silva
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239727517200

Apresentação: 07/03/2023 20:21:18.820 - MESA
PL n.962/2023

tem uma multa de R$ 2.934,70 (dois mil novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos). Ainda no mesmo sentido, temos a multa por ultrapassar em faixa contínua que ultrapassa os R$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais).

Observe a ambiguidade desproporcional: se o condutor excede a velocidade controlada por radar, pode ser notificado no artigo 218, inciso III em R$ 880,41 (oitocentos e oitenta reais e quarenta e um centavos), já se o mesmo condutor não obedece a ordem de diminuição de velocidade dada por um Agente de Trânsito, a multa é de R$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos), ou seja, quase dez vezes menor.

Assim, dada essa desproporcionalidade sob o tema, submeto esta proposição aos ilustres pares, rogando o apoio indispensável para a aprovação da mesma.

Sala das sessões, em de de 2023.

DEPUTADO CABO GILBERTO SILVA

(PL/PB)

LexEdit
CD239727517200

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cabo Gilberto Silva
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239727517200

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

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 195	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 1.186, DE 2023

(Do Sr. Beto Preto)

Acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o despachante de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2012/2015.

Apresentação: 15/03/2023 22:59:53.717 - MESA
PL n.1186/2023

Projeto de Lei N° /2023
(Do Sr. Beto Preto)

Acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o despachante de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do art. 25-B:

"Art. 25-B Cabe aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o credenciamento ou nomeação dos despachantes de trânsito.

Parágrafo único. O despachante de trânsito é o profissional responsável pelo manejo dos processos relativos aos veículos e seus respectivos registros nos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal. (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

Os atuais dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro não fazem referência ao despachante de trânsito, uma categoria profissional reconhecida desde o século XIX e que atua como um braço da administração estadual no desembaraço de documentos e processos relativos veículos e condutores.

A importância do despachante de trânsito é inquestionável, pois este é o profissional que desenvolve ações preventivas nas transações veiculares, apoio às frotas de veículos, além de ser agente fundamental na logística de todo o sistema de transporte nacional, com qualidade e de forma rápida e ágil.

LexEdit
CD233657538500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233657538500

Apresentação: 15/03/2023 22:59:53.717 - MESA
PL n.1186/2023

Vale ressaltar que sua inserção no plano social está absolutamente consolidada, tendo em vista sua presença em todas as Unidades da Federação, com o significativo número superior a 40.000 profissionais credenciados ou nomeados. Isso representa um grande contingente de titulares, além de seus empregados e respectivos familiares vinculados a uma atividade que tende a crescer em ritmo acelerado, porquanto a cada dia é mais difícil para o cidadão comum deixar suas atividades para se dedicar aos desembaraços de um bem tão precioso como o veículo. São mais de 600.000 mil pessoas envolvidas na atividade em todo o país.

Com o avanço da tecnologia de informação e o conhecimento derivado das inovações, como as redes sociais, os aplicativos de mensagens instatâneas, os sistemas de pagamento em tempo real, como o PIX, o Whatsapp e cartões por aproximação, além de muitos outros sistemas e aplicativos, o cidadão precisa de profissional altamente especializado e conhecedor das armadilhas e meadros para não correr riscos de prejuízos vultosos. Mais do que nunca, o despachante de trânsito é reconhecido e valorizado, não temos dúvida.

Outro aspecto fundamental é o que se refere à mobilidade e diversidade da origem do bem representado pelo veículo. A origem, o caminho e a tramitação dos documentos e registros ensejam possibilidades complexas e mesmo armadilhas difíceis de serem identificadas no cotidiano.

Muitas vezes, somente profissionais qualificados e experientes são capazes de deslindar situações e ardis que evitam prejuízos insanáveis para o proprietário ou comprador de um veículo. São altas somas, às vezes a economia de uma vida inteira, envolvidas em transações dessa natureza.

Cabe destacar que o veículo não é só um meio de transporte, em muitos casos é o ganha-pão, o sustento da família. São milhões de motoristas que usam veículo próprio para sobreviver, e nesses casos a perda de seu instrumento de trabalho equivale ao impiedoso e abominável desemprego.

LexEdit
CD233657538500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233657538500

Apresentação: 15/03/2023 22:59:53.717 - MESA
PL n.1186/2023

A previsão de dispositivo no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro fortalece a segurança jurídica e credibilidade para a categoria ao tempo em que assegura ao usuário maior confiança nos serviços contratados, com os consequentes ganhos de qualidade, rapidez e responsabilização por eventuais desvios de conduta.

Nobres Colegas Parlamentares, este Projeto de Lei evidencia e supre uma injustificável lacuna relativa aos temas trânsito e transporte, além de prestigiar a autonomia e as atribuições dos órgãos de trânsito dos Estados, porquanto os coloca não só a salvo de ingerências indevidas por parte de órgãos representativos de classe, mas também de quaisquer outros da esfera federal que porventura queiram impor-lhes práticas dissonantes da realidade e das necessidades peculiares a cada unidade federativa.

Mais, ainda, o Projeto de um lado brinda segurança jurídica àqueles que já se sabe desempenharem tais funções no território nacional, retirando-os da informalidade; por outro, deposita autoridade e poder normativo aos departamentos estaduais de trânsito, de modo a lhes conceder a autonomia necessária à seleção e à fiscalização de todos aqueles que, credenciados como despachantes de trânsito, pratiquem atos inerentes à atividade de registro, transferência e regularização de veículos e de seus proprietários.

A proposta também rende homenagens à livre iniciativa, à dignidade da pessoa humana e aos valores sociais do trabalho, haja vista, dentre outras vantagens, possibilitar que, com o credenciamento, os municípios passem a exercer o seu direito à tributação pelos serviços prestados.

A proposição em tela não cria qualquer nova despesa aos Estados, mas sim possibilita aumento de receita com a instituição de cobrança de valores na fase de credenciamento bem como facilita um maior controle de renda e tributação pelos serviços prestados. Também não pretende tornar obrigatória a intervenção do despachante de trânsito nos processos relativos aos veículos e seus registros. Tem o objetivo de deixar ao cidadão a faculdade de acessar os

LexEdit
CD233657538500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233657538500

Apresentação: 15/03/2023 22:59:53.717 - MESA
PL n.1186/2023

serviços de profissionais credenciados e altamente qualificados.

Por fim, não se há que perder de vista o caráter de pacificação social e de regulação que o Projeto encerra, pois enquanto atende aos reclamos de inúmeros departamentos de trânsito, põe fim a disputas existentes entre as entidades sindicais representantes da categoria de despachantes de trânsito e grupos oportunistas, que se põem a vender, ao arrepio de autorização legal e constitucional, licenças para o exercício da atividade de despachante perante os departamentos estaduais de trânsito.

Pelo exposto, esperamos contar com o apoio dos colegas Parlamentares para a aprovação da presente proposta, que proporcionará a toda a sociedade uma nova relação com os órgãos executivos de trânsito e com os abnegados profissionais da categoria dos despachantes de trânsito.

Sala das Sessões, em março de 2023.

Beto Preto
Deputado Federal - PSD/PR

LexEdit
CD233657538500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Beto Preto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233657538500

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 Art.25 B	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 1.578, DE 2023

(Do Sr. Capitão Augusto)

Dispõe sobre a proibição da operação de radares móveis por terceirizados que não sejam servidores públicos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5231/2016.

Apresentação: 03/04/2023 10:35:33.907 - Mesa
PL n.1578/2023

PROJETO DE LEI N.º , DE 2023

(Do Sr. Capitão Augusto)

Dispõe sobre a proibição da operação de radares móveis por terceirizados que não sejam servidores públicos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a proibição da operação de radares móveis por terceirizados que não sejam servidores públicos e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 320-B. Fica proibida a operação de radares estáticos, portáteis e móveis, destinados ao controle de velocidade de veículos automotores nas vias públicas, por pessoas jurídicas de direito privado ou por trabalhadores terceirizados que não sejam servidores públicos.

LexEdit
CD233927310500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233927310500

Apresentação: 03/04/2023 10:35:33.907 - Mesa
PL n.1578/2023

§ 1º A operação de radares ficará restrita aos servidores públicos vinculados aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União.

§ 2º Os órgãos e entidades responsáveis pelo controle de trânsito e rodoviário deverão promover a capacitação e treinamento dos servidores públicos designados para a operação de radares.

§ 3º A operação dos radares deve ser ostensiva e realizada por servidores devidamente identificados e com veículo caracterizado.

Art. 320-C. Os contratos e convênios firmados entre os órgãos e entidades de trânsito e as empresas terceirizadas para a operação de radares estáticos, portáteis e móveis serão rescindidos ou extintos na data de sua respectiva expiração, sem direito à indenização.

Parágrafo único. Fica vedada a celebração de novos contratos ou convênios para a operação de radares estáticos, portáteis e móveis por terceirizados que não sejam servidores públicos.

Art. 320-D. Os órgãos e entidades responsáveis pelo controle de trânsito e rodoviário deverão realizar estudos e planejamento para a alocação e distribuição adequada de servidores públicos para a operação de radares estáticos, portáteis e móveis, garantindo a efetividade do controle de velocidade e a segurança viária.” (NR)

LexEdit
CD233927310500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233927310500

Apresentação: 03/04/2023 10:35:33.907 - Mesa
PL n.1578/2023

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo deste projeto de lei é vedar que os radares para controle de velocidade de veículos automotores nas vias públicas sejam operados por pessoas jurídicas de direito privado ou por trabalhadores terceirizados que não sejam servidores públicos.

Tendo em vista a finalidade educativa e de segurança viária, própria do Estado, na operacionalização dos radares, é incompatível que esta questão esteja nas mãos de pessoas que não integram o ente público.

O projeto determina, também, a capacitação e o treinamento dos servidores públicos designados para manejo dos radares, devendo essa operação ser ostensiva e realizada por servidores devidamente identificados e com veículo caracterizado.

Tendo em vista a total incompatibilidade da delegação para entidades privadas dessa atividade, propõe-se que os contratos e convênios firmados entre os órgãos e entidades de trânsito e as empresas terceirizadas para a operação de radares estáticos, portáteis e móveis sejam rescindidos ou extintos na data de sua respectiva expiração, ficando vedada a celebração de novos contratos ou convênios para essa finalidade.

Por fim, fixou-se que os órgãos e entidades responsáveis pelo controle de trânsito e rodoviário deverão realizar estudos e planejamento para a alocação e distribuição adequada de servidores públicos para a operação de radares estáticos, portáteis e móveis, garantindo a efetividade do controle de velocidade e a segurança viária.

LexEdit
CD233927310500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233927310500

Apresentação: 03/04/2023 10:35:33.907 - Mesa
PL n.1578/2023

Diante da importância da medida aqui proposta, solicito o apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Capitão Augusto
Deputado Federal
PL-SP

LexEdit
CD233927310500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Augusto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD233927310500

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 **Art. 320-B, 320-C, 320-D**	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 1.693, DE 2023

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Regulamenta a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias públicas e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2226/2019.

Apresentação: 08/04/2023 11:31:26.293 - Mesa
PL n.1693/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. JUNINHO DO PNEU)

Regulamenta a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias públicas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei tem por objetivo regulamentar a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias públicas, garantindo a segurança dos usuários e dos demais usuários das vias.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - bicicleta elétrica: veículo com pedais acionados por um motor elétrico auxiliar de até 350W de potência nominal, que não pode ultrapassar a velocidade de 25km/h;

II - equipamento autopropelido: equipamento que se move por meio de motor elétrico ou outro tipo de propulsão e que não se enquadra na categoria de bicicleta elétrica.

Art. 3º As bicicletas elétricas poderão circular em vias públicas, equiparadas às bicicletas comuns, devendo respeitar as normas de trânsito e sinalização.

Parágrafo único. As bicicletas elétricas que ultrapassarem a velocidade máxima de 25km/h serão enquadradas na categoria de ciclomotores e deverão seguir as normas de trânsito e sinalização pertinentes.

Art. 4º Os equipamentos autopropelidos que não se enquadrarem na categoria de bicicleta elétrica poderão circular em vias públicas destinadas a veículos automotores, desde que atendam aos requisitos técnicos e de segurança previstos em regulamentação específica.

CD231177803600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231177803600

Apresentação: 08/04/2023 11:31:26.293 - Mesa
PL n.1693/2023

Art. 5º Os usuários de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos deverão utilizar equipamentos de segurança adequados, tais como capacete e dispositivos de sinalização.

Art. 6º Fica vedada a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias expressas e em locais que ofereçam risco à segurança do trânsito ou dos usuários das vias.

Art. 7º Os órgãos de trânsito deverão promover campanhas educativas sobre o uso seguro de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias públicas.

Art. 8º A infração às normas previstas nesta lei sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos vêm ganhando cada vez mais espaço no cenário urbano, oferecendo uma alternativa sustentável e econômica de transporte. No entanto, é preciso regulamentar a circulação desses veículos em vias públicas, a fim de garantir a segurança dos usuários e dos demais usuários das vias.

A presente proposta estabelece as regras para a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos em vias públicas, estabelecendo limites de velocidade, requisitos técnicos e de segurança.

Diante do cenário atual das cidades requer uma resposta mais efetiva, sobretudo para termos cidades mais sustentáveis, um dos grandes problemas das capitais é justamente a quantidade de veículos nas ruas, ou seja, reduzir o número de carros é sinônimo de qualidade de vida, por isso, as bicicletas elétricas despontam como uma solução sustentável e saudável para todos.

Ademais, a pandemia acelerou a adoção das bicicletas elétricas no mundo, com recorde de vendas, 2020 foi o ano da bicicleta elétrica. Ao que

CD231177803600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231177803600

Apresentação: 08/04/2023 11:31:26.293 - Mesa
PL n.1693/2023

tudo indica, o cenário na verdade é de uma mudança permanente, com as e-bikes cada vez mais presentes no esporte e na mobilidade urbana.

São muitos sinais que mostram que está em curso uma transformação duradoura. Em diversos países o volume financeiro de vendas das elétricas já é maior que o das convencionais. E temos ainda novos pólos exportadores nascendo para atender a demanda crescente.

Portanto, é necessária uma atenção maior voltada ao setor para o crescimento ordenado e dinâmico seja benéfico e com segurança a toda a sociedade.

Esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste projeto de lei, que contribuirá para mobilidade e a segurança dos ciclistas no País.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado JUNINHO DO PNEU

CD231177803600

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231177803600

PROJETO DE LEI N.º 1.833, DE 2023

(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de disciplinar a atuação dos despachantes documentalistas junto aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1186/2023.

Apresentação: 12/04/2023 17:45:33.260 - MESA
PL n.1833/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº DE 2023.
(Do Sr. Diego Andrade)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de disciplinar a atuação dos despachantes documentalistas junto aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a atuação dos despachantes documentalistas junto aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 5º-A:

"Art. 5º-A. As atividades relativas ao registro, aos procedimentos de emplacamento, licenciamento, transferência e regularização de veículos, incluindo débitos, poderão ser realizadas por despachante documentalista devidamente credenciado, em observância ao disposto na Lei nº 14.282, de 28 de dezembro de 2021, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018." (NR)

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

LexEdit
CD237911674500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237911674500

Apresentação: 12/04/2023 17:45:33.260 - MESA
PL n.1833/2023

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo disciplinar a atuação dos despachantes documentalistas junto aos órgãos e as entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT relativas ao registro, aos procedimentos de emplacamento, licenciamento, transferência e regularização de veículos, incluindo débitos junto aos órgãos de trânsito ou entidades credenciadas. Com este pequeno ajuste no Código de Trânsito Brasileiro, pretendemos valorizar e deixar clara a atuação desses importantes profissionais.

O Congresso Nacional avançou muito com o Projeto de Lei 14.282/2021 que regulamenta a profissão de Despachante Documentalista, que teve como relator, o então, Deputado Darci de Matos, que é um grande defensor da categoria, na CCJC - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O profissional Despachante Documentalista é aquele que, entre outras exigências, possui registro no conselho profissional da categoria de que trata a Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, que dispõe sobre o Conselho Federal e os Conselhos Regionais dos Despachantes Documentalistas (Sistema CFDD e CRDDs).

O exercício dessa profissão em todo o território nacional está regulamentado pela Lei nº 14.282, de 28 de dezembro de 2021, sendo o Despachante Documentalista um profissional legalmente habilitado para praticar, como pessoa física ou mediante constituição de pessoa jurídica, as atividades previstas na lei.

No que tange ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que conforme a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades, a interação

LexEdit
CD237911674500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237911674500

Apresentação: 12/04/2023 17:45:33.260 - MESA
PL n.1833/2023

com a administração pública em todas as suas esferas se mostra necessária diariamente.

Dessa forma, o Despachante Documentalista é o profissional especializado no trâmite de documentos, sendo que no segmento trânsito atua junto aos órgãos e entidades integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para tratar de assuntos como registros, emplacamento, transferência e licenciamento de veículos e questões relativas às infrações de trânsito.

Os Despachantes Documentalistas prestam serviços em todo o território nacional há anos, sendo que o fortalecimento da profissão tem ocorrido de maneira gradual nos últimos anos. A Lei nº 14.282, de 2021, foi um marco para a profissão, sobretudo, quando estabelece que o Despachante Documentalista exercerá suas funções nos órgãos públicos respeitando as leis, os decretos, as portarias e os regulamentos federais, estaduais, municipais e distritais referentes a credenciamento, funcionamento e atendimento.

Todavia, embora a profissão esteja devidamente legalizada, a ausência de padronização quanto ao credenciamento desses profissionais exige que as autoridades federais tomem providência para que todos os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito - SNT estabeleçam requisitos para esse credenciamento de forma célere e transparente.

Nesses termos, em consonância com o Conselho Federal de Despachante Documentalista, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, de de 2023.

Deputado Diego Andrade
PSD/MG

LexEdit
CD237911674500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237911674500

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 Art. 5º-A	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503
LEI Nº 14.282, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2021	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202112-28;14282
LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201808-14;13709

PROJETO DE LEI N.º 2.406, DE 2023

(Do Sr. Luciano Alves)

Altera o caput do art. 115 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a inclusão dos nomes do Município e do Estado nas placas dianteira e traseira do veículo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5302/2016.

Apresentação: 08/05/2023 19:35:31.143 - MESA
PL n.2406/2023

PROJETO DE LEI N° , DE 2023
(Do Sr. Luciano Alves)

Altera o caput do art. 115 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a inclusão dos nomes do Município e do Estado nas placas dianteira e traseira do veículo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° O caput do art. 115 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN e devem conter os nomes do Município e do Estado de registro.(NR)"

Art. 2° Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As placas utilizadas no padrão atual, sem identificação do Estado ou do Município de origem, foram usadas com o argumento para a livre circulação dos veículos entre aos países integrantes do Mercosul, tendo, supostamente o objetivo de integração e facilitação do controle baseado na padronização.

Na prática, antes da troca de placas deveria ter ocorrido a integração do sistema único de informações sobre os veículos de todos os Países de interesse comum, para efeito de fiscalização e de controle, assunto que nem foi discutido na ocasião, ou seja, não passou de intenção inicial.

LexEdit
CD234184833000

Gabinete Brasília: Praça Três Poderes, Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gab 635, CEP 70160-900 – Brasília – DF
E-mail: dep.lucianoalves@camara.leg.br – Telefone: (61)3215-5635

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Alves
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234418483300

Apresentação: 08/05/2023 19:35:31.143 - MESA
PL n.2406/2023

A realidade em todos os Estados, porém, é que os serviços de segurança ficaram muito defasados e inconsistentes. Com o passar do tempo e a crescente frota com placas que não indicam a origem, a insegurança só aumentou, pois ninguém sabe de onde vêm os veículos que rondam as vizinhanças.

Parece haver preocupação, e não sem razão, em especial com pequenas cidades do interior, onde a comunidade se comunica quando veículos não conhecidos começam a circular com frequência durante o dia nas mesmas ruas. Além disso, em casos de acidentes ou violências deliberadas, não há informações possíveis sobre o possível destino, seja Município ou Estado, do responsável pela ocorrência.

A pergunta é óbvia: quem não deseja saber ao menos a Cidade ou o Estado do carro que circula de forma estranha perto da escola onde seus filhos estudam? E mais: quem não quer saber do veículo que atropelou alguém perto da sua casa e não foi possível memorizar a placa? Evidentemente, o nome da cidade é muito mais simples de memorizar e pode ser elemento crucial para elucidação de muitos episódios tristes ou dramáticos.

Entendemos, com absoluta convicção, que não há uma pessoa em meio a milhares capaz de considerar um retrocesso essa informação, que representa segurança, acesso a informação e afinidade - quem não fica ao ver um veículo de sua cidade quando se está longe de casa? Quem nunca se aproximou de um veículo pelo nome do Município e acabou tendo a oportunidade de rver um amigo, um parente?

São tantos os apelos que não se compreende a supressão do nome da cidade e do Estado nas placas atuais. Mas esse evidente equívoco pode ser corrigido. Este é o objetivo do presente Projeto de Lei. Eventual custo é absolutamente insignificante diante dos inumeráveis ganhos, tendo em vista não haver necessidade de troca das placas já registradas. Basta uma norma infralegal de regulamentação de padronização, com fixação por rebites, por exemplo, e tempo

LexEdit
CD234418483300

Gabinete Brasília: Praça Três Poderes, Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gab 635, CEP 70160-900 – Brasília – DF
E-mail: dep.lucianoalves@camara.leg.br – Telefone: (61)3215-5635

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Alves
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234418483300

Apresentação: 08/05/2023 19:35:31.143 - MESA
PL n.2406/2023

para adequação e um enorme problema que afeta a todos os brasileiros será resolvido.

Dessa forma, peço apoio dos Nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação com a maior celeridade possível deste Projeto de Lei, que proporcionará enormes benefícios para todos os brasileiros. Afinal, segurança é o que todos buscam e nenhum risco deve ser desprezado.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Luciano Alves
PSD/PR

LexEdit
CD234418483300

Gabinete Brasília: Praça Três Poderes, Câmara dos Deputados, Anexo IV, Gab 635, CEP 70160-900 – Brasília – DF
E-mail: dep.lucianoalves@camara.leg.br – Telefone: (61)3215-5635

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luciano Alves
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234418483300

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 115	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 2.487, DE 2023

(Do Sr. Wilson Santiago)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de rastreador como item de segurança obrigatório nos veículos automotores novos, fabricados no Brasil ou importados.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Apresentação: 10/05/2023 15:18:17.513 - MESA
PL n.2487/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. WILSON SANTIAGO)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de rastreador como item de segurança obrigatório nos veículos automotores novos, fabricados no Brasil ou importados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a instalação de rastreador como item de segurança obrigatório para os veículos automotores novos, fabricados no Brasil ou importados.

Art. 2º Todos os veículos automotores novos fabricados no Brasil ou importados, devem conter rastreadores como item de segurança obrigatório.

§1º Estão incluídos entre os veículos automotores novos, a que se refere o caput deste artigo:

I - os veículos de passeio;

II - os veículos utilitários.

§2º O rol de veículos relacionados no §1º deste artigo não é taxativo, podendo ser acrescido por outros tipos de veículos automotores novos, nos termos regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

§3º O fabricante deve disponibilizar unidades automotores sem rastreadores para os consumidores que não desejam a instalação desse componente de segurança em seu veículo.

Art. 3º - Fica facultado ao proprietário decidir sobre a ativação do dispositivo de localização do veículo e posterior habilitação do equipamento

CD237992249400

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Wilson Santiago
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237992249400

Apresentação: 10/05/2023 15:18:17.513 - MESA
PL n.2487/2023

junto aos prestadores desse tipo de serviço, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

§ 1º A função bloqueio deverá obrigatoriamente sair de fábrica funcional e, sempre que acionada, proporcionar segurança adequada ao veículo.

§ 2º O bloqueio deve ser autônomo, ativado localmente pelo usuário ou pelo próprio veículo através de dispositivos de sensoriamento remoto, que será ativado através do recebimento de comando de bloqueio por autorização expressa do proprietário do veículo.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor em 180 dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esse projeto de lei tem o escopo de dispor sobre a instalação de rastreador como item obrigatório de fabricação para os veículos automotores novos produzidos no Brasil ou importados. Neste sentido, a partir da promulgação da Lei todos os veículos de passeio ou veículos utilitários novos deverão conter entre seus equipamentos de segurança os rastreadores.

Por não ser taxativo, o rol de veículos automotores descritos no artigo 2º poderá ser ampliado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a partir da conveniência e oportunidade do seu poder regulamentador.

Do outro lado, as fábricas devem disponibilizar unidades automotoras novas e sem rastreadores como opção para os consumidores que não desejarem a instalação desses componentes em seus veículos. Como, também, fica facultado ao proprietário decidir sobre a aquisição da função de localização do veículo e posterior habilitação deste equipamento junto aos prestadores desta modalidade de serviço, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

Portanto, o bloqueio deve ser autônomo, ativado localmente pelo usuário ou pelo próprio veículo através de dispositivos de sensoriamento remoto, que será ativado através do recebimento de comando de bloqueio por autorização expressa do proprietário do veículo.

CD237992249400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Wilson Santiago
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237992249400

Apresentação: 10/05/2023 15:18:17.513 - MESA
PL n.2487/2023

O sistema de rastreamento veicular faz uso da tecnologia de localização para determinar a posição em tempo real de um veículo. Assim, as coordenadas são captadas e enviadas para uma central de monitoramento. Dessa forma, quem estiver recebendo essas informações consegue saber sua localização em tempo real.

Além da localização veicular o rastreador pode dispor de diversos dispositivos que interrompem o funcionamento do automóvel, como aquele que fica conectado à bomba que permite a interrupção do seu fluxo acarretando a paralisação do seu deslocamento.

A proposição se justifica se levarmos em consideração os números de ocorrências de roubos e furtos que não são nem um pouco animadores e merecem atenção da sociedade e dos legisladores devido a sua gravidade. De acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), somente em 2021, foram registradas 564 mil ocorrências de roubos e furtos de veículos, incluindo carros e motos. Ou seja, aconteceram diariamente 1.536 roubos e furtos de veículos neste ano no Brasil, com 64 ocorrências a cada hora.

Segundo o levantamento realizado pela HelloSafe Brasil, plataforma para a comparação de produtos financeiros (seguros, créditos, investimentos) no país, utilizando dados fornecidos por meio da Lei de Acesso à Informação e pelas Secretarias Estaduais de Segurança, entre 2019 e 2021 o Brasil teve ao menos 1.032.731 veículos roubados ou furtados por criminosos. Isso significa que os criminosos se apossaram todos os dias de 943 veículos em todo território nacional**.** Em cada hora são pelo menos 39 veículos "transferidos" para os criminosos**.**

A imprensa tem noticiado frequentemente essas informações. Segundo dados do Ministério da Justiça e Segurança Pública, em 2022 quase 1.000 carros foram roubados ou furtados diariamente em todo país. Se comparado com o ano de 2021, houve um aumento de quase 12% neste tipo de ocorrência, com aproximadamente 41 veículos roubados a cada hora.

Do outro lado, se comparado com o número de roubos o número de furtos é sensivelmente maior.. Em 2022 houve um aumento de 18% no número de

CD237992249400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Wilson Santiago
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237992249400

Apresentação: 10/05/2023 15:18:17.513 - MESA
PL n.2487/2023

furtos se comparados com o ano de 2021, totalizando aproximadamente 220 mil veículos transferidos para o domínio dos criminosos.

Por fim, entendemos que a instalação de rastreadores com itens obrigatórios de fabricação para os veículos automotores novos não fere nenhum dispositivo constitucional vinculado aos direitos fundamentais ou a dignidade dos cidadãos brasileiros, por ser esta oferta uma obrigação que vincula exclusivamente o fabricante de automóveis.

Não obstante, o Projeto de Lei obriga, também, que o fabricante disponibilize no mercado a ofertar de veículos automotores sem rastreadores por entendemos que cabe ao consumidor, adquirente do automóvel, fazer a opção de possuir um veículo com ou sem a instalação do referido equipamento de segurança.

Ante ao exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares desta Casa para a aprovação do Projeto de Lei que obrigar os fabricantes instalar rastreador como item de segurança obrigatório nos veículos automotores novos, produzidos no Brasil ou importados.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado Wilson Santiago
REPUBLICANOS/PB

CD237992249400

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Wilson Santiago
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237992249400

PROJETO DE LEI N.º 2.789, DE 2023

(Do Sr. Jilmar Tatto e outros)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificando o Artigo 61, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais, o Artigo 218, que estabelece a fiscalização de velocidades e o Artigo 280, que prevê as autuações por excesso de velocidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-920/2015.

Apresentação: 24/05/2023 18:41:57.230 - MESA
PL n.2789/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. JILMAR TATTO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificando o Artigo 61, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais, o Artigo 218, que estabelece a fiscalização de velocidades e o Artigo 280, que prevê as autuações por excesso de velocidade.

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

§ 1º ……
I - nas vias urbanas:

a) sessenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:
b) cinquenta 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:
(...)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades iguais ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, levando em consideração o tipo de uso de cada via, em casos em que as características técnicas e as condições de trânsito assim recomendarem.

§ 3º O órgão de trânsito deverá monitorar a utilização da via por pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e, havendo circulação destes, alterar a classificação da via com base em seu uso e determinar o limite de velocidade de acordo com essa classificação.

(...)

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local **ou trecho determinado,** medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

Art. 280. ……
……..:

CD230268025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230268025100

Apresentação: 24/05/2023 18:41:57.230 - MESA
PL n.2789/2023

(...)
§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea ou da velocidade média na forma regulamentada pelo Contran.

§ 6º A fiscalização por velocidade média não poderá ser realizada entre trechos nos quais houver sinalizações distintas de velocidades máximas.
(...)
ANEXO I
VELOCIDADE INSTANTÂNEA - velocidade registrada pelo veículo no local da verificação

VELOCIDADE MÉDIA - velocidade calculada pela razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo gasto para completar o trajeto em determinado trecho controlado

Justificativa

A Organização Mundial da Saúde (OMS) elenca a velocidade como um dos principais fatores de risco no trânsito[1]. Velocidades excessivas ou inadequadas aumentam as chances de ocorrências com vítimas e resultam em lesões mais severas, quando não na morte, das pessoas envolvidas. Motociclistas, pedestres e ciclistas, que não possuem a proteção de veículos fechados ao fazerem seus deslocamentos, ficam ainda mais expostos e vulneráveis.

Ao longo da primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020[2] da Organização das Nações Unidas (ONU), mais de 382 mil pessoas foram mortas enquanto se deslocavam em solo brasileiro, conforme registra o DataSUS[3] (SIM-SUS), banco de dados do Ministério da Saúde. Em países de renda média, como é o caso do Brasil, a OMS estima que cerca de metade dos sinistros tenham envolvimento direto ou indireto das velocidades[4] – algo reforçado pelo DataSUS, que registra pouco mais da metade dos falecimentos entre 2011 e 2020 na própria via pública, ou seja, antes mesmo que as vítimas pudessem ser levadas a um hospital.

Avaliando que os esforços pela segurança viária deveriam ser continuados, em 2020 a ONU proclamou a criação da segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030[5], mantendo o objetivo de reduzir pela metade as mortes no trânsito, a partir do número registrado naquele momento. No último ano comparável em escala global (2019), considerando 183 países, o Brasil ocupava o 98° lugar no indicador de segurança viária, com 16,05 mortes para cada 100 mil habitantes. A posição é abaixo de países vizinhos como Argentina, Uruguai e Chile. Os dados são

1<https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_2> Acesso em abril de 2023
2<https://brasil.un.org/pt-br/56643-d%C3%A9cada-de-a%C3%A7%C3%A3o-pela-seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito-2011-2020-%C3%A9-lan%C3%A7ada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o> Acesso em abril de 2023
3<https://public.tableau.com/app/profile/ciclocidade/viz/SIM-SUS/Painel1> Acesso em abril de 2023
4<https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/BRA> Acesso em abril de 2023
5<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> Acesso em abril de 2023

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230268025100
CD230268025100

Apresentação: 24/05/2023 18:41:57.230 - MESA
PL n.2789/2023

do Observatório Global de Saúde[6], da OMS. Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) aponta que entre 2007 e 2018 o Brasil teve um custo de 1,5 trilhão de reais em decorrência violência do trânsito, e que, atualmente, os sinistros de trânsito custam R$ 50 bilhões por ano para a sociedade brasileira.[7]

Se o Brasil vem aprimorando o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9.503/1997) de modo a torná-lo uma legislação eficiente para os demais fatores de risco no trânsito, tais como tolerância zero à alcoolemia, obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e de capacetes para motociclistas e o reforço nos padrões para a construção de veículos seguros, o mesmo ainda não acontece com a questão das velocidades.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito[8] (PNATRANS, Lei Federal 13.614/2018), tem como meta "reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de 100 mil habitantes entre 2018 e 2028" e reconhece esta deficiência ao prever duas modificações específicas sobre o tema no Código. A primeira é a "Revisão dos limites de velocidade permitidos pela lei federal e adequação aos recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS)" (produto P2013). A segunda é a "Regulamentacao da Fiscalização de Velocidade Média" (produto P2014).

É importante salientar que o PNATRANS é concebido com a premissa da Visão Zero, que estabelece que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável, e dentro do conceito de Sistemas Seguros[9], considerada hoje a perspectiva mais eficiente para a segurança no trânsito. A abordagem está baseada na posição ética de que a morte ou o ferimento grave de pessoas nos sistemas de transporte jamais pode ser aceita. Portanto, o desenho e a operação desses sistemas deve ser tolerável a eventuais erros humanos, que são inevitáveis. Um sistema seguro obrigatoriamente se baseia na ciência e considera princípios de proteção consolidados, tais como a tolerância do corpo humano às forças de colisão, o estabelecimento de limites de velocidade adequados para aumentar as chances de sobrevivência e as capacidades de veículos e infra-estrutura em reduzir a transferência de energia de impacto para seres humanos. A gestão adequada das velocidades, portanto, exerce papel central no estabelecimento de um sistema seguro.

Na publicação "Gestão da Velocidade - Um manual de Segurança Viária para Gestores e Profissionais da Área" (2008)[10], a OMS recomenda velocidades máximas de 50 km/h em centros urbanos, por ser a maior velocidade diante da qual veículos bem desenhados fornecem proteção para seus ocupantes em caso de colisão lateral. Em locais onde há grande interação de veículos motorizados e pedestres ou ciclistas, a recomendação é de 30 km/h. Isso porque, citando a publicação, "as pesquisas indicam que, enquanto a maior parte dos usuários mais vulneráveis (sem proteção) sobrevive a um atropelamento por um automóvel transitando a 30 km/h, a maioria morre quando atropelada por um veículo transitando a 50 km/h".

6<https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population)> Acesso em abril de 2023

7<https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200911_impactos_socioeconomico.PDF> Acesso em abril de 2023

8<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf> Acesso em abril de 2023

9<https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach> Acesso em abril de 2023

10<https://www.who.int/pt/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners> Acesso em abril de 2023

CD230268025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230268025100

Apresentação: 24/05/2023 18:41:57.230 - MESA
PL n.2789/2023

As recomendações, lidas no contexto dos Sistemas Seguros, resultam que os limites de velocidade devem ser definidos de acordo com o contexto urbano e uso do solo nos quais as vias estão inseridas, não somente segundo sua classificação em função do tráfego de veículos. Ou seja, espaços viários em áreas de alta densidade populacional, com alto tráfego de pedestres e ciclistas devem ter velocidade máxima de até 30km/h. As velocidades mais baixas devem ser aplicadas em toda a área, e também em locais específicos onde há alto tráfego de pedestres e ciclistas e não há segregação adequada. Diversas grandes cidades brasileiras como São Paulo, Fortaleza, Curitiba, Salvador e, mais recentemente, Brasília, já vêm se antecipando à mudança no Código de Trânsito Brasileiro e reduzindo as velocidades máximas permitidas dentro de seus territórios para estarem de acordo com o sugerido pela OMS.

Dados do Estudo Naturalístico de Direção Brasileiro (NDS-BR)[11] coletados na cidade de Curitiba e Região Metropolitana mostraram que condutores praticaram o excesso de velocidade em mais de 50% do tempo em que houve a oportunidade de fazê-lo. A economia de tempo ao exceder o limite regulamentar da via é pequena: apenas 8 segundos por km percorrido, ou apenas 6% do tempo total. Ainda assim, durante o período de análise houve 19.017 episódios de excesso de velocidade, com uma duração média de 8,56 segundos. A maior parte ocorreu em vias locais, seguida por vias de trânsito rápido, com episódios mais agressivos sendo registrados onde há menos dispositivos de controle de velocidade. Esses resultados fazem parte do trabalho de Cordeiro (2022) e foram apresentados em webinar promovido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária em 2023[12].

Já a fiscalização de excesso de velocidade por trecho, ou por velocidade média, é algo que vem sendo estudado também por alguns municípios, tais como São Paulo, Curitiba e Brasília, que conduziram projetos piloto entre 2012 e 2021 com a finalidade de mensurar os benefícios de tal prática. Uma vez que a autuação é, ainda, vedada pelo Código, os projetos se deram principalmente com perspectivas educacionais.

Internacionalmente, trata-se de uma prática adotada em diversos países desde a década de 1990. Uma meta-análise[13] feita com 63 estimativas de diferentes estudos mostrou que, em média, a fiscalização por velocidade média resulta em 30% menos sinistros totais e 56% menos ocorrências com vítimas graves e fatais – a redução resultante da aplicação de fiscalização pontual é da ordem de 20%. As taxas de infração são normalmente menores do que 1%, mesmo quando os volumes de tráfego diário são altos. Ao reduzir a variabilidade da velocidade entre veículos, a fiscalização por velocidade média traz também outros benefícios como fluxos de tráfego mais homogêneos, tempos de viagem reduzidos, menor consumo de combustível e redução das emissões veiculares[14].

No Brasil, Amancio (2021)[15] identificou, utilizando os dados do Estudo Naturalístico de Direção Brasileiro (NDS-BR), que há um padrão no comportamento dos condutores ao conduzirem em uma via com a presença de fiscalização eletrônica em arteriais urbanas. O padrão consistiu em uma redução da velocidade ao aproximar-se do radar e uma retomada da velocidade praticada

11 <http://www.tecnologia.ufpr.br/portal/ceppur/estudo-naturalistico-de-direcao-brasileiro/> Acesso em maio de 2023
12 <https://www.youtube.com/watch?v=_thjSJJjAc0>Acesso em maio de 2023
13 <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25247551/> Acesso em maio de 2023
14 <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23474237/> Acesso em maio de 2023
15 <http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/27978/1/fiscalizacaoeletronicavelocidadeurbano.pdf> Acesso em maio de 2023

CD230268025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230268025100

anteriormente logo após passar cerca de 100 metros do dispositivo de fiscalização. Este comportamento demonstra o efeito pontual da atuação do radar em diminuir a velocidade dos veículos. Além disso, houve casos em que os condutores praticaram velocidades acima da praticada anteriormente, com a intenção de compensar o tempo perdido ao diminuir a velocidade. A pesquisa concluiu que são necessárias formas mais efetivas e abrangentes geograficamente de fiscalização eletrônica para uma redução eficaz das velocidades praticadas pelos condutores.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Federal JILMAR TATTO
PT/SP

Apresentação: 24/05/2023 18:41:57.230 - MESA
PL n.2789/2023
CD230268025100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230268025100

COAUTORES

Paulo Foletto - PSB/ES

Pedro Uczai - PT/SC

Juninho do Pneu - UNIÃO/RJ

Raimundo Santos - PSD/PA

Sâmia Bomfim - PSOL/SP

Silvia Cristina - PL/RO

Duda Salabert - PDT/MG

Helena Lima - MDB/RR

Gerlen Diniz - PP/AC

Fernanda Melchionna - PSOL/RS

Carol Dartora - PT/PR

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 **Art. 61, 218, 280**	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503

PROJETO DE LEI N.º 2.919, DE 2023

(Do Sr. Zé Neto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a exclusividade dos CFC's para o processo de formação de condutores de veículos automotores.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1202/2021.

Apresentação: 02/06/2023 10:53:53.233 - MESA
PL n.2919/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. Zé Neto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a exclusividade dos CFC's para o processo de formação de condutores de veículos automotores.

Art. 1º Os arts. 155 e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de1997 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 155 - O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centro de Formação de Condutores credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e Distrito Federal e composto obrigatoriamente do curso de prática de direção veicular bem como de aprendizagem teórico-técnico contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo Contran.

***Parágrafo único*:** Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o Órgão Executivo de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar a realização de Atendimento Especial e por período determinado, inclusive realizado pelo Instrutor Autônomo, desde que vinculado ao Centro de Formação de Condutores.

Art. 156. O CONTRAN regulamentará as exigências de credenciamento para prestação de serviço pelos CFC, responsáveis pela formação de condutores.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutor e examinador serão regulamentados pelo CONTRAN. "

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido das seguintes definições:

LexEdit
CD232581572500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232581572500

Apresentação: 02/06/2023 10:53:53.233 - MESA
PL n.2919/2023

"ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES
.....

CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES (CFC) – empresas particulares ou sociedades civis credenciadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, constituídas sob qualquer das formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade prioritária o ensino teórico e/ou prático de direção veicular visando a formação, atualização, capacitação e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.

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

JUSTIFICATIVA

O processo de formação e habilitação de condutores para conduzir veículo automotor é regulamentado pelos arts. 140 a 160 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Ademais, no mesmo texto da Lei Federal, encontramos a partir dos arts. 74 as normas que disciplinam a educação no trânsito, regulamentando o disposto no Art. 144, §10º, Inciso I da Constituição Federal que prevê esta modalidade de educação como política de segurança pública que deve ser eficiente na proteção da integridade física dos cidadãos brasileiros.

E mesmo que decorridos mais de 25 (vinte e cinco) anos da implementação da obrigatoriedade da educação para o trânsito, até o presente momento ela não foi implementada nos termos estabelecidos pelo Código de Trânsito, de forma que esta política constitucional de segurança pública hoje é representada exclusivamente pelo processo de formação de condutores ministrados pelos Centros de Formação de Condutores.

Necessário esclarecer que os Centros de Formação de Condutores são pessoas jurídicas constituídas com a finalidade de formação teórico-técnica e de prática de direção veicular, responsáveis por colocar à disposição do cidadão os serviços de aprendizagem exigidos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Trata-se de atividade de extrema responsabilidade, que deve ser encarada com seriedade. O processo de ensino exige qualificação dos instrutores, mas também requer o uso de

LexEdit
CD232581572500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232581572500

Apresentação: 02/06/2023 10:53:53.233 - MESA
PL n.2919/2023

recursos físicos, tecnológicos e materiais didáticos adequados para a formação dos alunos. Algo que apenas instituições de ensino estruturadas e consolidadas podem oferecer ao cidadão.

E obedecendo as regras de distribuição de competência legislativa estabelecida em Constituição Federal, para credenciamento e funcionamento, os Centros de Formação de Condutores deverão atender as exigências estabelecidas na atual Resolução nº 789/2020 do Conselho Nacional do Trânsito.

O resultado do cumprimento desta exigência legal hoje representa o total de 14.000 (quatorze mil) empresas, que investiram relevante valor em infraestrutura básica, pedagógicas, de pessoal e veículos, tudo para oferecer um aprendizado de qualidade, mas que têm sua segurança jurídica em texto de Resolução Federal que pode alterar de acordo com o entendimento de uma nova gestão federal, gerando um sentimento de incerteza e insegurança que os acompanha desde 1997.

Um dos princípios básicos do Estado de Direito é de fornecer ao cidadão a segurança jurídica necessária para seu convívio em sociedade, e sendo o Congresso Nacional competente exclusivamente para legislar em trânsito (Art. 20, Inciso XI), a educação no trânsito que hoje é representada exclusivamente pelo aprendizado ministrado pelos Centros de Formação de Condutores, não pode permanecer em permanente risco gerado com alternância de poder resultante de cada pleito eleitoral, devendo o Poder Legislativo crias normas que garantam esta modalidade de educação assim como permitam que os Centros de Formação de Condutores, hoje como únicos responsáveis desta política pública, possam investir em maior qualidade de aprendizado.

Por estes fundamentos, apresento o Projeto de Lei regulamentando aspectos básicos deste processo de aprendizagem, determinando os Centros de Formação de Condutores como empresas responsáveis pelo aprendizado, seja com relação a sua missão em condições de eficiência da forma como estabelecido pelo art. 37 da Constituição Federal assim como em questão de responsabilidade para com o usuário. Os CFCs deverão obrigatoriamente conter os cursos de formação teórico-técnica e de prática de direção veicular, reservando ao Conselho Nacional de Trânsito disciplinar a carga horária bem como fiscalização de seu cumprimento.

Reconhecendo a importância da educação para o trânsito assim como da exigência de universalização dos serviços públicos, permitindo seu acesso por qualquer cidadão e em todos os Municípios do Brasil, disciplinamos as regras para atendimento nos Municípios em que não houver Centro de Formação de Condutores, em condições que garantam eficiência do aprendizado assim como resguardem eventual responsabilidade por possíveis prejuízos advindos dos serviços prestados.

LexEdit
CD232581572500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232581572500

Apresentação: 02/06/2023 10:53:53.233 - MESA
PL n.2919/2023

Sugerimos uma alteração do texto do Art. 156, que em harmonia com o disposto no Art. 7º, Inciso I do Código de Trânsito, impõe ao Conselho Nacional de Trânsito o poder de regulamentar exigências para fins de credenciamento e funcionamento dos Centros de Formação de Condutores.

Por fim, aproveitamos para incluir no Anexo I do CTB a definição de Centros de Formação de Condutores. Essas são as razões que nos levam a apresentar o presente projeto de lei e contamos com o apoio dos nobres pares para sua célere aprovação.

Sala das sessões, 01 de junho de 2023

Deputado Zé Neto
PT/BA

LexEdit
CD232581572500

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232581572500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 155, 156 Anexo I	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 2.927, DE 2023

(Do Sr. Sargento Gonçalves)

Altera a lei 9.503 de 23 de setembro 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, inserindo o art. 44-B e parágrafo único no Art. 208, a fim de regulamentar a possibilidade dos condutores de veículos avançarem o sinal vermelho com ou sem monitoramento entre o horário das 23h (vinte e três) e 5h (cinco) horas da manhã com velocidade máxima de até 30 Km/h.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2060/2015.

Apresentação: 02/06/2023 20:46:14.547 - MESA
PL n.2927/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º DE 2023

(Do Sr. Sargento Gonçalves)

Altera a lei 9.503 de 23 de setembro 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, inserindo o art. 44-B e parágrafo único no Art. 208, a fim de regulamentar a possibilidade dos condutores de veículos avançarem o sinal vermelho com ou sem monitoramento entre o horário das 23h (vinte e três) e 5h (cinco) horas da manhã com velocidade máxima de até 30 Km/h.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Esta lei insere o artigo 44-B e seu parágrafo único, com o intuito de regulamentar e estabelecer premissas, para possibilidade dos condutores de veículos avançarem o sinal vermelho com ou sem monitoramento entre as 23h e 5h, como também inserir o parágrafo único no art. 208 para estabelecer essa exceção diante das infrações de trânsito, todos da lei 9.503 de 23 de setembro 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º - A lei 9.503 de 23 de setembro 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 44-B – É livre o movimento em qualquer direção, desde que em sentido permitido, diante de sinal vermelho com ou sem monitoramento, no período compreendido ente as 23h (vinte e três) e 5h (cinco) horas da manhã, observado os arts. 44, 44-A, 45 e 70 deste código.

Parágrafo Único – Ficam excluídas dos efeitos deste artigo, veículos e condutores que empreenderem velocidade acima dos 30 km/h (trinta quilômetros por hora)

LexEdit
CD231487105900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sargento Gonçalves
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231487105900

Apresentação: 02/06/2023 20:46:14.547 - MESA
PL n.2927/2023

Art.208……
……
……

Parágrafo Único - O disposto no caput deste artigo não se aplica entre o período das 23h (vinte e três) e 5h (cinco) horas da manhã, desde que o condutor esteja em sentido permitido e observando o limite de velocidade de 30km/h.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição legislativa tem um forte e relevante mérito social, pois tem como objetivo destinar ao cidadão mais uma opção de garantir sua segurança.

É importante destacar que no Brasil um problema em constante crescimento é o roubo de veículos, assalto e furto de pertencentes do cidadão enquanto este aguarda parado em um semáforo, durante a madrugada esse infortúnio ganha ainda mais força quando a ação do Estado é mais deficiente.

Diante disso, nasce a obrigação do poder público em atuar, em especial na sua função legislativa, com o propósito de trazer para o cenário atual as legislações obsoletas, no caso em tela a presente proposição legislativa visa garantir ao cidadão a possibilidade avançar sinal (semáforo) vermelho em período compreendido entre as 23h e 5h, sem que isso configure infração de trânsito.

Ressalte-se que a possibilidade em questão só poderá ser usada pelo condutor, caso esse obedeça ao limite de velocidade de 30 km/h estabelecido nessa proposta legislativa bem como é imperioso que o condutor esteja em sentido permitido ao avançar sinal vermelho.

É importante pontuar que saindo na frente das demais cidades, Natal capital do RN, já conta com a Lei 523 de 22 de fevereiro de 2018, que garante ao condutor a inaplicabilidade de multas no caso de avanço de sinal vermelho no horário entre as 23h e 5h.

Diante do exposto, na certeza dos benefícios a que essa proposta se destina, esperamos contar com os nobres Deputados para aprovação e aperfeiçoamento do projeto de lei que ora sujeitamos a apreciação desta casa.

Sala das Sessões, 02 de junho de 2023.

Sargento Gonçalves
Deputado Federal
PL- RN

LexEdit
CD231487105900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sargento Gonçalves
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231487105900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 **Art. 44, 208**	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503

PROJETO DE LEI N.º 3.616, DE 2023

(Do Sr. Kim Kataguiri)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a realização dos exames exigidos no processo de habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3100/2020.

Apresentação: 24/07/2023 17:51:02.993 - MESA
PL n.3616/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

PROJETO DE LEI Nº....., 2023

(Do Sr. Kim Kataguiri)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a realização dos exames exigidos no processo de habilitação.

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 realização dos exames exigidos no processo de habilitação.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

"Art. 147. .....

.....

§8º Os exames exigidos no processo de habilitação deverão ser realizados em regime de livre concorrência, por clínicas médicas, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial." (NR)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Anexo IV, 7º andar, gabinete 744

dep.kimkatguiri@camara.leg.br

CEP 70160-900 - Brasília-DF

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232141696900
CD232141696900

Apresentação: 24/07/2023 17:51:02.993 - MESA
PL n.3616/2023

Art. 3°. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse Projeto de lei é assegurar a liberdade de escolha do cidadão que pretende tirar ou renovar a carteira de motorista (CNH), sendo obrigado a fazer exames de aptidão física e mental e de vista em clínicas credenciadas que possuem convênio com o Detran.

Trata- se de mais uma invenção da burocracia brasileira que, ao invés de facilitar a vida do cidadão, escolhe dificultar. Se a finalidade do exame de vista é auferir se a pessoa tem condições de enxergar enquanto dirige, pouco importa se o exame é realizado na clínica A, B ou C.

Essa escolha da administração configura reserva de mercado para uma parcela das clínicas em meio a tantas que prestam o mesmo serviço, podendo ser muito ruim para as empresas e consumidores. Isso porque, ela impede a livre concorrência no mercado, ou seja, ela impede a competição entre as empresas afetando a todos nós uma vez que a competição ajuda a melhorar os produtos e serviços e reduzir seus preços.

Vale ressaltar que a livre concorrência é um dos princípios da nossa ordem econômica, prevista no inciso IV do art. 170 da CF/88, juntamente, com a defesa do consumidor, prevista no inciso V do mesmo artigo.

O STF, guardião da nossa Constituição Federal, repudia a reserva de mercado em seus julgados.

> "Ofende a vedação à discriminação tributária de natureza espacial a fixação de reserva de mercado a prestadores domiciliados em determinado Estado-membro como requisito para a fruição de regime tributário favorecido e de acesso a investimentos públicos. (...) Há desequilíbrio concorrencial no mercado interno, quando ato legislativo incentiva a concentração de mercados e eventual cartelização das cadeias produtivas. No caso, atentam contra a livre concorrência os requisitos para fruição dos subsídios financeiros e econômicos criados por ente federativo às sociedades empresárias do ramo automobilístico sediadas em seu território". (STF, ADI 5.472, rel. min. Edson Fachin, j. 1º-8-2018, P, DJE de 14-8-2018.)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Anexo IV, 7º andar, gabinete 744

dep.kimkatguiri@camara.leg.br

CEP 70160-900 - Brasília-DF

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232141696900
CD232141696900

Apresentação: 24/07/2023 17:51:02.993 - MESA
PL n.3616/2023

> "Decreto distrital 30.008/2009. Estabelecimento de norma para a consignação em folha de pagamento de empregados pertencentes ao quadro de pessoal das empresas públicas e sociedades de economia mista do Distrito Federal. Exclusividade de concessão de empréstimo consignado pactuado entre determinada instituição financeira e o ente federado. (...) os contratos de exclusividade pactuados entre instituição financeira e ente federado violam os princípios da livre concorrência e da livre escolha do consumidor." (ARE 884.000 AgR-segundo, rel. min. Dias Toffoli, j. 8-6-2018, 2ª T, DJE de 26-6-2018.)

Ludwig Von Mises há muito advertia sobre aquilo que denominou de "socialismo das guildas". O trecho abaixo transcrito, extraído de sua mais famosa obra, "Ação Humana", é esclarecedor:

> "Em um sistema de cooperação social com base na divisão do trabalho, nada há que se identifique com o interesse exclusivo dos membros de algum estabelecimento, companhia ou setor, e que não seja também de interesse dos demais membros da coletividade (...)Não existem questões internas de qualquer guilda cujas soluções não afetem a toda a nação. Um setor da atividade econômica não está a serviço apenas daqueles que nele trabalham; está a serviço de todos... O esquema do socialismo de guildas e do corporativismo não leva em consideração o fato de que o único propósito da produção é o consumo. Há uma inversão total de valores; a produção torna-se um fim em si mesmo (...) a reserva de mercado é extremamente eficiente em restringir a oferta de serviços e, com isso, encarecer os preços ao mesmo tempo em que derruba a qualidade, pois a concorrência é extremamente restrita."

A fomentação da concorrência pode melhorar o desempenho económico de cada país, proporcionar oportunidades de negócio aos cidadãos e reduzir o custo dos bens e serviços na economia. Contudo, numerosas leis e regulamentações contribuem para restringir a concorrência no mercado, e são várias as que vão além do necessário para atingir os objetivos prosseguidos pelas políticas públicas.

Precisamos demolir todas as barreiras impeditivas e exclusivistas que os órgãos de trânsito construíram ao redor do mercado de consultas médicas. Esse é o propósito deste Projeto de lei.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Anexo IV, 7º andar, gabinete 744

dep.kimkatguiri@camara.leg.br

CEP 70160-900 - Brasília-DF

CD232141696900

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232141696900

Apresentação: 24/07/2023 17:51:02.993 - MESA
PL n.3616/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal KIM KATAGUIRI

Sala das sessões, 24 de julho de 2023.

Deputado KIM KATAGUIRI

(UNIÃO/SP)

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Anexo IV, 7º andar, gabinete 744

dep.kimkatguiri@camara.leg.br

CEP 70160-900 - Brasília-DF

CD232141696900

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232141696900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 147	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503

PROJETO DE LEI N.º 5.488, DE 2023

(Do Sr. Luiz Fernando Faria)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre medidor de velocidade de veículos para fins de comprovação de infração de trânsito.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

Apresentação: 13/11/2023 16:44:35.010 - MESA
PL n.5488/2023

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. LUIZ FERNANDO FARIA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre medidor de velocidade de veículos para fins de comprovação de infração de trânsito.

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 medidor de velocidade de veículos para fins de comprovação de infração de trânsito.

Art. 2º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

"Art. 280. .....

.....

§ 2º-A No caso de infração associada ao trânsito em velocidade superior à máxima permitida, na regulamentação, o Contran deve prever que os medidores de velocidade disponham de painel eletrônico que exiba ao condutor a velocidade registrada.

....." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem a finalidade de conferir transparência aos atos de fiscalização praticados pelos órgãos de trânsito, ao estabelecer a obrigatoriedade de que os medidores de velocidade disponham de painel eletrônico que exiba ao condutor a velocidade registrada (*display*).

LexEdit
CD239846500600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239846500600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Fernando Faria

Apresentação: 13/11/2023 16:44:35.010 - MESA
PL n.5488/2023

Não obstante a importância da fiscalização das velocidades nas vias públicas, não é conveniente que os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, acobertados pelo argumento da segurança viária, implantem radares ocultos. Trata-se de estratégia ardilosa, que pode até sugerir intenções de cunho arrecadatório. Esse transtorno é bem conhecido por nossa população.

Ora, se a intenção é que se reduza a velocidade na via, por que não se implantar o equipamento com o painel eletrônico? Estando ele mais visível, é mais provável que o condutor, ainda que desatento, atenha-se ao limite de velocidade estabelecido para a via. Queremos, em última instância, que o veículo transite abaixo da velocidade máxima. Não concorre para o bem comum instalar equipamento para simplesmente aplicar a multa e permitir que o veículo continue transitando em velocidade inadequada em razão da desatenção do condutor.

Cabe frisar que, quando considerado o custo total de aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem do equipamento, o custo com o display não se torna relevante. Não vislumbramos motivos para que as fiscalizações não se tornem ostensivas e de caráter educativo e preventivo.

Ademais, a medida torna possível ao motorista identificar uma possível autuação já no momento do registro, situação que lhe permitiria investigar imediatamente a conformidade da sinalização obrigatória, de modo a contribuir para a fundamentação de eventuais recursos. Trata-se de resguardar a possibilidade do contraditório. Muitas vezes, sobretudo em rodovias, o cidadão não tem condições de retornar ao local dias ou semanas após o fato, quando tem ciência da notificação. Além disso, ainda que seja possível, nada garante que as condições da via serão as mesmas.

Diante do exposto e a bem da transparência da atuação do poder público, rogamos apoio a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2023.

LexEdit
CD239846500600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239846500600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Fernando Faria

Apresentação: 13/11/2023 16:44:35.010 - MESA
PL n.5488/2023

Deputado LUIZ FERNANDO FARIA

2023-17695

LexEdit
CD239846500600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD239846500600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Fernando Faria

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 280	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503

PROJETO DE LEI N.º 5.517, DE 2023

(Do Sr. Ricardo Silva)

Altera o art. 147, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4452/2020.

Apresentação: 16/11/2023 15:27:34.927 - MESA
PL n.5517/2023

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.
(Do Sr. Ricardo Silva)

Altera o art. 147, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 147, *caput*, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com residência médica em medicina do tráfego, obtida em instituição de saúde, universitária ou não, devidamente credenciada pelo MEC, e titulação de especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo Conselho Federal de Psicologia, conforme regulamentação do Contran:

....."

Art. 2º. Aos médicos e psicólogos peritos examinadores já credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei, é garantido o direito de continuar a exercer integralmente a função de perito examinador, incluindo o direito à renovação de seu credenciamento.

JUSTIFICAÇÃO

1. Formação profissional

O principal objetivo do CTB é – e deve sempre ser – a promoção de efetiva segurança no trânsito, objetivando a preservação da vida humana. No concernente aos Exames de Aptidão Física e Mental realizados por Médicos do Tráfego,

CD232038401800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232038401800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Silva

Apresentação: 16/11/2023 15:27:34.927 - MESA
PL n.5517/2023

cumpre ressaltar algumas especificidades de extrema importância e que devem ser consideradas visando à qualidade dos serviços prestados à população e à preservação da vida no trânsito.

A boa formação acadêmica, adequada e específica, é essencial ao exercício profissional de qualidade. É responsabilidade, particularmente, do médico do tráfego prever acidentes e evitar mortes e isso só é possível em um exame pericial quando se conhece as especificidades técnicas da área. E pertence ao Ministério da Educação e Cultura – MEC definir critérios, fiscalizar e avaliar a qualidade dos cursos oferecidos pelas diferentes instituições, com o objetivo de corresponderem em sua grade curricular as determinações dos Conselhos de Classe.

No entanto, esta não é a realidade dos cursos de especialização em medicina do tráfego, que podem ser ministrados por instituições privadas sem a devida garantia de qualidade, não possuindo reconhecimento do MEC e, inclusive, existindo à sua revelia.

Assim, para fins de novos credenciamentos junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito, a partir de entrada em vigor da nova lei, deve estabelecer, expressamente, que somente será aceita a Residência Médica em Medicina do Tráfego, obtida em instituição devidamente credenciada pelo MEC, na medida em que se trata de modalidade do ensino de pós-graduação destinada a médicos, sob a forma de curso de especialização, caracterizada por treinamento em serviço, em regime de dedicação exclusiva, funcionando em Instituições de saúde, universitárias ou não, sob a orientação de profissionais médicos de elevada qualificação ética e profissional.

2. Preservação dos direitos dos médicos já credenciados até a data de entrada em vigor da nova lei

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) não podem retroagir para prejudicar o direito adquiridos dos médicos do tráfego que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade

CD232038401800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232038401800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Silva

Apresentação: 16/11/2023 15:27:34.927 - MESA
PL n.5517/2023

com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos.

Assim, se o ato de credenciamento do médico do tráfego respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato jurídico perfeito.

Sala das Sessões, em de de 2023

Deputado RICARDO SILVA

PSD/SP

CD232038401800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD232038401800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Silva

CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 147	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503

FIM DO DOCUMENTO