



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.240-A, DE 2019**

**(Da Sra. Christiane de Souza Yared)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para criar o cadastro positivo de motoristas profissionais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

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

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

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

“Art. 67-F. Fica criado o sistema de formação e consulta a banco de dados, administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com informações sobre o cadastrado para fins de formação de histórico de conduta.

Art. 67-G. Para os efeitos deste Código, considera-se:

I - banco de dados: conjunto de dados relativos ao cadastrado armazenados com a finalidade de analisar a conduta do cadastrado enquanto usuário do trânsito;

II - cadastrado: condutores com Permissão para Dirigir, prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios, condutores das categorias C, D e E e motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018;

III - consulente: cadastrado que acesse informações em banco de dados para qualquer finalidade permitida por este Código;

IV - anotação: ação ou efeito de anotar, assinalar, averbar, incluir, inscrever ou registrar informação relativa ao histórico de conduta em banco de dados, e;

V - histórico de conduta: conjunto de dados administrativos registrados no RENACH relativos à conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado.

Art. 67-H. O banco de dados poderá conter informações de conduta e obrigações cumpridas ou em andamento por cadastrado, nas condições estabelecidas neste Código.

§ 1º Para a formação do banco de dados, somente poderão ser armazenadas informações objetivas, claras, verdadeiras e de fácil compreensão, que sejam necessárias para avaliar a situação do cadastrado, nos seguintes termos:

I - objetivas: aquelas descritivas dos fatos e que não envolvam juízo de valor;

II - claras: aquelas que possibilitem o imediato entendimento do cadastrado independentemente de remissão a anexos, fórmulas, siglas, símbolos, termos técnicos ou nomenclatura específica;

III - verdadeiras: aquelas exatas, completas e sujeitas à comprovação nos termos desta Lei, e;

IV - de fácil compreensão: aquelas em sentido comum que assegurem ao cadastrado o pleno conhecimento do conteúdo, do sentido e do alcance dos dados sobre ele anotados.

Art. 67-I. A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 1º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação em banco de dados independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 2º Atendido o disposto no caput, as fontes ficam autorizadas, nas condições estabelecidas neste Código, a fornecer ao banco de dados as informações necessárias à formação do histórico dos cadastrados.

Art. 67-J As informações disponibilizadas no banco de dados somente poderão ser utilizadas para:

I - realização de análise de conduta no trânsito do cadastrado;

II – concessão de desconto na pontuação por infrações nos termos do inciso III do § 8, do art. 148-A.

§ 1º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União manter sistemas seguros de consulta para informar aos consulentes as informações de adimplemento do cadastrado.

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União e a fonte conservarão sigilo em suas operações e serviços prestados.

§ 3º A quebra de sigilo ou compartilhamento de informações relativas ao banco de dados fora das hipóteses autorizadas neste Código constitui crime e sujeita os responsáveis à pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, aplicando-se, no que couber, o Código Penal, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

.....

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.

§ 8º Sem prejuízo da obrigatoriedade prevista no caput e §§ 2º e 3º, o motorista que se submeter espontaneamente aos exames toxicológicos em período inferior aos prazos estabelecidos fará jus a:

I – anotação no banco de dados de que trata o art. 67-F;

II – desconto no valor do imposto previsto no art.º 155, inciso III, da Constituição Federal, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames, nos termos de regulamento do CONTRAN quanto à comprovação dos pagamentos e de regulamento dos Estados e do Distrito Federal quanto ao desconto no imposto; e;

III – desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, dentro do limite da pontuação adquirida, na seguinte proporção de dez pontos, a cada seis meses e 5 cinco pontos, a cada ano de realização do exame toxicológico.

§ 9º O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi,

nos termos de regulamento dos Municípios.”

.....

Art. 2. Esta lei entra em vigor 180 dias após sua publicação.

### **JUSTIFICATIVA**

O presente projeto de lei tem por objetivo manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Mais do que isto, a intenção principal é incentivar as boas práticas no que tange à condução de veículos utilizados como instrumento de trabalho. Nesse sentido, é criado um verdadeiro cadastro positivo, a ser autorizado pelo condutor, com vistas a desenvolver um histórico de seu perfil enquanto trabalhador do trânsito.

As boas práticas e o histórico positivo desenvolvido lhe concederá benefícios, desconto na pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, entre outros.

Para se ter uma ideia da relevância do teor deste projeto de lei, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

Dessa forma, embora previstos como condicionantes, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê poucos mecanismos para atribuir efetividade aos comandos legais já existentes quanto à obrigatoriedade desses exames, razão pela qual sugerimos também aprimoramento desta questão.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que o presente projeto de lei não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Diante do exposto, solicito a ajuda dos pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2019.

**CHRISTIANE YARED**  
**PL-PR**

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b> Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</p>
---

**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 VI  
DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I  
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

**Seção IV**  
**Dos Impostos dos Estados e do Distrito Federal**

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre:  
*(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

I - transmissão *causa mortis* e doação, de quaisquer bens ou direitos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

II - operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

III - propriedade de veículos automotores. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

§ 1º O imposto previsto no inciso I: *(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

I - relativamente a bens imóveis e respectivos direitos, compete ao Estado da situação do bem, ou ao Distrito Federal;

II - relativamente a bens móveis, títulos e créditos, compete ao Estado onde se processar o inventário ou arrolamento, ou tiver domicílio o doador, ou ao Distrito Federal;

III - terá a competência para sua instituição regulada por lei complementar:

a) se o doador tiver domicílio ou residência no exterior;

b) se o *de cujus* possuía bens, era residente ou domiciliado ou teve o seu inventário processado no exterior;

IV - terá suas alíquotas máximas fixadas pelo Senado Federal.

§ 2º O imposto previsto no inciso II, atenderá ao seguinte: *(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)*

I - será não cumulativo, compensando-se o que for devido em cada operação relativa à circulação de mercadorias ou prestação de serviços com o montante cobrado nas anteriores pelo mesmo ou outro Estado ou pelo Distrito Federal;

II - a isenção ou não-incidência, salvo determinação em contrário da legislação:

a) não implicará crédito para compensação com o montante devido nas operações ou prestações seguintes;

b) acarretará a anulação do crédito relativo às operações anteriores;

III - poderá ser seletivo, em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços;

IV - resolução do Senado Federal, de iniciativa do Presidente da República ou de um terço dos Senadores, aprovada pela maioria absoluta de seus membros, estabelecerá as alíquotas aplicáveis às operações e prestações, interestaduais e de exportação;

V - é facultado ao Senado Federal:



a) estabelecer alíquotas mínimas nas operações internas, mediante resolução de iniciativa de um terço e aprovada pela maioria absoluta de seus membros;

b) fixar alíquotas máximas nas mesmas operações para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados, mediante resolução de iniciativa da maioria absoluta e aprovada por dois terços de seus membros;

VI - salvo deliberação em contrário dos Estados e do Distrito Federal, nos termos do disposto no inciso XII, g , as alíquotas internas, nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, não poderão ser inferiores às previstas para as operações interestaduais;

VII - nas operações e prestações que destinem bens e serviços a consumidor final, contribuinte ou não do imposto, localizado em outro Estado, adotar-se-á a alíquota interestadual e caberá ao Estado de localização do destinatário o imposto correspondente à diferença entre a alíquota interna do Estado destinatário e a alíquota interestadual; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

a) *(Revogada pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

b) *(Revogada pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

VIII - a responsabilidade pelo recolhimento do imposto correspondente à diferença entre a alíquota interna e a interestadual de que trata o inciso VII será atribuída: *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

a) ao destinatário, quando este for contribuinte do imposto; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

b) ao remetente, quando o destinatário não for contribuinte do imposto; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 87, de 2015, publicada no DOU de 17/4/2015, em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 dias desta)*

IX - incidirá também:

a) sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, assim como sobre o serviço prestado no exterior, cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

b) sobre o valor total da operação, quando mercadorias forem fornecidas com serviços não compreendidos na competência tributária dos Municípios;

X - não incidirá:

a) sobre operações que destinem mercadorias para o exterior, nem sobre serviços prestados a destinatários no exterior, assegurada a manutenção e o aproveitamento do montante do imposto cobrado nas operações e prestações anteriores; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

b) sobre operações que destinem a outros Estados petróleo, inclusive lubrificantes, combustíveis líquidos e gasosos dele derivados, e energia elétrica;

c) sobre o ouro, nas hipóteses definidas no art. 153, § 5º;

d) nas prestações de serviço de comunicação nas modalidades de radiodifusão sonora e de sons e imagens de recepção livre e gratuita; *(Alínea acrescida pela Emenda*

Constitucional nº 42, de 2003)

XI - não compreenderá, em sua base de cálculo, o montante do imposto sobre produtos industrializados, quando a operação, realizada entre contribuintes e relativa a produto destinado à industrialização ou à comercialização, configure fato gerador dos dois impostos;

XII - cabe à lei complementar:

- a) definir seus contribuintes;
- b) dispor sobre substituição tributária;
- c) disciplinar o regime de compensação do imposto;
- d) fixar, para efeito de sua cobrança e definição do estabelecimento responsável, o local das operações relativas à circulação de mercadorias e das prestações de serviços;
- e) excluir da incidência do imposto, nas exportações para o exterior, serviços e outros produtos além dos mencionados no inciso X, *a* ;
- f) prever casos de manutenção de crédito, relativamente à remessa para outro Estado e exportação para o exterior, de serviços e de mercadorias;
- g) regular a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais serão concedidos e revogados.
- h) definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, qualquer que seja a sua finalidade, hipótese em que não se aplicará o disposto no inciso X, *b*; (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)
- i) fixar a base de cálculo, de modo que o montante do imposto a integre, também na importação do exterior de bem, mercadoria ou serviço. (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 3º À exceção dos impostos de que tratam o inciso II do *caput* deste artigo e o art. 153, I e II, nenhum outro imposto poderá incidir sobre operações relativas a energia elétrica, serviços de telecomunicações, derivados de petróleo, combustíveis e minerais do País. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 4º Na hipótese do inciso XII, *h*, observar-se-á o seguinte:

I - nas operações com os lubrificantes e combustíveis derivados de petróleo, o imposto caberá ao Estado onde ocorrer o consumo;

II - nas operações interestaduais, entre contribuintes, com gás natural e seus derivados, e lubrificantes e combustíveis não incluídos no inciso I deste parágrafo, o imposto será repartido entre os Estados de origem e de destino, mantendo-se a mesma proporcionalidade que ocorre nas operações com as demais mercadorias;

III - nas operações interestaduais com gás natural e seus derivados, e lubrificantes e combustíveis não incluídos no inciso I deste parágrafo, destinadas a não contribuinte, o imposto caberá ao Estado de origem;

IV - as alíquotas do imposto serão definidas mediante deliberação dos Estados e Distrito Federal, nos termos do § 2º, XII, *g*, observando-se o seguinte:

- a) serão uniformes em todo o território nacional, podendo ser diferenciadas por produto;
- b) poderão ser específicas, por unidade de medida adotada, ou *ad valorem*, incidindo sobre o valor da operação ou sobre o preço que o produto ou seu similar alcançaria em uma venda em condições de livre concorrência;
- c) poderão ser reduzidas e restabelecidas, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, *b*. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 5º As regras necessárias à aplicação do disposto no § 4º, inclusive as relativas à apuração e à destinação do imposto, serão estabelecidas mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, nos termos do § 2º, XII, *g*. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 6º O imposto previsto no inciso III:

- I - terá alíquotas mínimas fixadas pelo Senado Federal;
- II - poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e utilização. [\*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003\)\*](#)

## Seção V Dos Impostos dos Municípios

Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre:

- I - propriedade predial e territorial urbana;
  - II - transmissão *inter vivos*, a qualquer título, por ato oneroso, de bens imóveis, por natureza ou acessão física, e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia, bem como cessão de direitos a sua aquisição;
  - III - serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar. [\*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993\)\*](#)
  - IV – [\*\(Revogado pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993\)\*](#)
- .....
- .....

## 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. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

- I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;
- II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;
- III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;
- IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

### CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS [\*\(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)\*](#)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:  
[\*\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)\*](#)

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

II - de transporte rodoviário de cargas. (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 3º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 4º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 8º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 67-B. (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. (“Caput” do artigo 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)

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, transformado em § 1º 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, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. (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 situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. (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)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. (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, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. *(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)*

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. *(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)*

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. *(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)*

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º. *(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. 67-D. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor. *(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)*

## 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.

## 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.

## CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

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

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as 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)*

.....

.....

## 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. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe 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.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I - ter completado 21 (vinte e um) anos;

II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I - carteira de identidade;

II - título de eleitor;

III - cédula de identificação do contribuinte - CIC;

IV - atestado de residência;

V - certidões negativas das varas criminais;

VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.

### LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

#### A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as

condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - de transporte rodoviário de passageiros;
- II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

.....

.....

## **LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012,  
para regulamentar o transporte remunerado  
privado individual de passageiros.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º .....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros."

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

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER  
Dyogo Henrique de Oliveira  
Gilberto Kassab



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 5.240, DE 2019

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 motoristas profissionais.

**Autora:** Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei acima em epígrafe, cuja autora é a eminente Deputada Christiane de Souza Yared, busca alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com objetivo de criar cadastro positivo de motoristas profissionais.

Referido cadastro estaria vinculado a sistema de formação e consulta a banco de dados administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com informações sobre o cadastrado “*para fins de formação de histórico de conduta*”. A proposta também determina que a abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

Na prática, as informações do cadastro positivo poderão ser utilizadas para análise de conduta no trânsito do cadastrado, com objetivo de concessão de desconto na pontuação por infrações de trânsito definida no CTB, mediante a realização espontânea do exame toxicológico previsto para os condutores das categorias C, D e E, em intervalos de prazo inferiores aos estabelecidos no Código.





Por fim, o projeto prevê desconto no valor do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos exames toxicológicos.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação também deverá se pronunciar quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária do projeto. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário e encontra-se em regime de tramitação ordinária.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe salientar que o projeto de lei em análise já recebeu, nesta Comissão, parecer oferecido pelo então Relator, Deputado Neto Carletto, o qual não chegou a ser apreciado. Ao analisarmos a matéria, verificamos que o Relator que nos antecedeu abordou com propriedade os temas apresentados, razão pela qual manifestamos nossa concordância e adotamos como nosso o voto então proferido, nos seguintes termos:

“De pronto, louvamos a iniciativa da ilustre Deputada Christiane de Souza Yared, na medida em que busca inserir no arcabouço legal de nosso trânsito normas que incentivem a boa conduta na direção de veículos automotores, por meio da criação do chamado Cadastro Positivo de Motoristas Profissionais.

Ao analisarmos a proposta, no entanto, verificamos que as medidas práticas sugeridas esbarram em inviabilidade ou, por outro lado, já foram enfrentadas por legislação de trânsito que entrou em vigor após a apresentação do projeto. Explicamos.





Embora existam no projeto diversos dispositivos normatizando o banco de dados que seria utilizado como cadastro positivo, bem como suas regras de utilização, segurança e sigilo, os comandos legais que definem sua utilização resumem-se, na prática, a duas medidas.

Na primeira, atribui-se desconto no valor do IPVA, correspondente aos valores comprovadamente pagos pelos motoristas que realizarem espontaneamente o exame toxicológico previsto no CTB, em intervalos de prazo inferiores aos estabelecidos na Lei.

Nesse caso, embora não caiba a esta Comissão a análise da constitucionalidade propriamente dita da matéria, não se pode negar que seu mérito fica prejudicado, visto se tratar de proposta inviável, por ser claramente inconstitucional, na medida em que a Carta Magna atribui competência aos Estados e ao Distrito Federal para instituírem o IPVA, não sendo possível instituir descontos mediante lei federal ordinária.

A segunda medida também é direcionada aos motoristas que realizarem espontaneamente o exame toxicológico previsto no CTB, em intervalos de prazo inferiores aos estabelecidos na Lei, os quais deverão receber desconto na pontuação por infrações de trânsito definida no Código, de *“dez pontos, a cada seis meses e 5 cinco pontos, a cada ano de realização do exame toxicológico”*.

Quanto a essa medida, destacamos que a Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, que entrou em vigor em abril de 2021, dá nova redação ao art. 261 do CTB, trazendo flexibilização na pontuação que, quando atingida, sujeita o motorista à suspensão do direito de dirigir.

A flexibilização que entrou em vigor considera a conduta do motorista de forma bem mais ampla que a simples realização espontânea do exame toxicológico, visto que o parâmetro utilizado é o cometimento ou não de infrações gravíssimas, condutas que são consideradas as de maior potencial ofensivo à segurança do trânsito.

Ademais, a Lei nº 14.071, de 2020, também possibilita que o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo possa participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de doze meses, atingir trinta pontos, eliminando-se os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente. Dessa forma, não consideramos prudente, em nome da segurança do trânsito, que se insira nova possibilidade de redução de pontuação para





esses condutores, mediante a simples realização espontânea de exame toxicológico.

Por fim, a mesma Lei nº 14.071, de 2020, incluiu no CTB o art. 268-A, que cria o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), com a finalidade de cadastrar os condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita a pontuação, nos últimos 12 (doze) meses. Referido dispositivo permite que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios possam utilizar o RNPC para conceder benefícios fiscais ou tarifários aos condutores cadastrados, na forma da legislação específica de cada ente da Federação.

Conforme determinação legal, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentou o RNPC por meio da Deliberação nº 257, de 4 de maio de 2022, posteriormente referendada pela Resolução nº 975, de 18 de julho de 2022.”

Nesse contexto, vale destacar que o tema referente ao cadastro positivo foi inserido pela Lei nº 14.071, de 2020, com base em emenda da própria autora – trata-se da Emenda nº 71/2019 ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que foi acatada pelo relator quase em sua integralidade. Na verdade, o texto da referida emenda é igual ao presente Projeto de Lei. Logo, o objetivo pretendido pela autoria foi atendido.

Diante do exposto, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.240, de 2019.

Sala da Comissão, em 09 de setembro de 2024.

Deputado HUGO LEAL  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 5.240, DE 2019

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.240/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa e Luiz Fernando Faria - Vice-Presidentes, Airton Faleiro, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Diego Andrade, Gerlen Diniz, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Marco Brasil, Rosana Valle, Zé Trovão, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cezinha de Madureira, Cobalchini, Delegado Fabio Costa, Filipe Martins, Gabriel Nunes, Hugo Leal, Jonas Donizette, Mauricio Marcon, Nicoletti, Renilce Nicodemos e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO  
Presidente

