



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.388-A, DE 2025 **(Da Sra. Dayany Bittencourt)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. RICARDO AYRES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025
(Da Sra. Dayany Bittencourt)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

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

"Art. 105.

.....

IX – tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus;

X – adesivos refletivos de ponto cego em caminhões e ônibus.

.....





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

Apresentação: 01/04/2025 17:42:18.253 - Mesa

PL n.1388/2025

§7º Em relação aos caminhões e ônibus novos, as exigências estabelecidas nos incisos IX e X do caput deste artigo serão progressivamente incorporadas aos projetos de caminhões, caminhões e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 2º (segundo) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e dos respectivos cronogramas de implantação.

§8º Em relação aos caminhões antigos, as exigências estabelecidas nos incisos IX e X do caput deste artigo serão progressivamente incorporadas a partir do 5º (quinto) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e dos respectivos cronogramas de implantação.

.....
Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito e no custeio de tecnologia de alerta de ponto cego, dispositivos de visibilidade aumentada e adesivos refletivos de ponto em caminhões e ônibus, previstos nos incisos IX e X, do art. 105.



* C D 2 5 4 8 0 7 4 0 3 7 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

Apresentação: 01/04/2025 17:42:18.253 - Mesa

PL n.1388/2025

.....

§ 4º Os recursos previstos no § 1º também poderão ser utilizados para o custeio de tecnologia de alerta de ponto cego, dispositivos de visibilidade aumentada e adesivos refletivos de ponto em caminhões e ônibus, previstos nos incisos IX e X, do art. 105.” (NR)

Art. 3º O arts. 4º e 5º da Lei nº 9.602, de 1998, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), a que se refere o art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear:

I - as despesas do órgão máximo executivo de trânsito da União relativas à operacionalização da segurança e educação de Trânsito; e

II - as taxas e demais despesas relativas ao processo de instalação e de o custeio alerta de ponto cego, dispositivos de visibilidade aumentada e adesivos refletivos de ponto em caminhões e ônibus, previstos nos incisos IX e X, do art. 105, da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997.” (NR)

Art. 5º A gestão do FUNSET caberá ao órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme o disposto no inciso XII do art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

.....” (NR)



* C D 2 5 4 8 0 7 4 0 3 7 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias específicas e serão custeadas por meio das seguintes fontes de receita:

I – recursos oriundos de parcerias com o setor privado;

II - percentual das receitas obtidas com loterias e jogos administrados pela Caixa Econômica Federal, observados os limites e critérios estabelecidos em regulamentação específica;

III - recursos oriundos de fundos públicos superavitários ou com valores inativos, respeitadas as disposições legais aplicáveis e mediante avaliação de viabilidade financeira-orçamentária.

§ 1º As parcerias mencionadas no inciso I deverão ser formalizadas por instrumentos jurídicos apropriados, assegurando transparência, controle e prestação de contas, em conformidade com a legislação vigente.

§ 2º A destinação dos recursos mencionados no inciso III dependerá de autorização legislativa específica e da comprovação de não comprometimento do equilíbrio financeiro do fundo.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

JUSTIFICAÇÃO

A implementação de tecnologias de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus no Brasil se apresenta como uma medida urgente e necessária para enfrentar o grave problema de acidentes envolvendo veículos pesados em nossas rodovias. O trânsito brasileiro convive com um cenário alarmante, onde os ângulos mortos desses veículos são responsáveis por inúmeras colisões que poderiam ser evitadas com equipamentos adequados.

A frota brasileira de caminhões, estimada em mais de 123¹ milhões de veículos, enfrenta o desafio do envelhecimento. Essa realidade torna ainda mais complexa a adoção espontânea de tecnologias avançadas por parte dos caminhoneiros autônomos e pequenas transportadoras, que muitas vezes não dispõem de recursos para investir em segurança. A simples imposição da obrigatoriedade desses dispositivos, sem um planejamento adequado de custeio, poderia gerar impactos negativos na economia, com possíveis aumentos nos preços do frete e, consequentemente, nos produtos consumidos pela população.

Diante desse cenário, o projeto de lei em questão propõe uma solução equilibrada, que alia a necessidade de segurança viária com a viabilidade econômica. A estratégia de financiamento prevê o uso inteligente de recursos já disponíveis, como as multas de trânsito, verbas do FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito), além de parcerias com o setor privado e uma

¹ Frota brasileira passa de 123 milhões de veículos; caminhões e ônibus são 4% do total, disponível em: < <https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/frota-brasileira-passa-de-123-milhoes-de-veiculos-caminhoes-e-onibus-sao-4-do-total/> >





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

parcela dos recursos das loterias. Essa abordagem inovadora permite que os custos não recaiam exclusivamente sobre os caminhoneiros e transportadoras, evitando assim o repasse para o consumidor final.

A experiência internacional comprova a eficácia dessas medidas. Na França, por exemplo, o adesivo de pontos cegos nos caminhões é obrigatório desde 2021². É uma questão de lógica que a implementação dessas tecnologias poderia salvar centenas de vidas anualmente no Brasil, além de gerar economia para os cofres públicos, considerando que cada real investido em segurança viária representa uma quantia significativa economizada em custos com saúde e indenizações.

Os prazos graduais estabelecidos no projeto - dois anos para os veículos novos e cinco anos para os mais antigos - demonstram uma preocupação com a viabilidade da implementação, permitindo que a indústria e os proprietários de caminhões se adaptem às novas exigências. Essa medida representa um avanço crucial para a segurança no trânsito brasileiro, alinhando nosso país aos padrões internacionais mais modernos de segurança viária.

A aprovação desta proposta vai muito além de uma simples atualização da legislação de trânsito. Trata-se de um compromisso com a vida, com a modernização do transporte rodoviário e com a eficiência econômica do país. Ao proteger motoristas, pedestres e ciclistas, estamos construindo um trânsito mais humano e seguro para todos os brasileiros. Os dados e experiências disponíveis não deixam dúvidas: é hora de agir para transformar essa realidade e salvar vidas em nossas estradas.

² Aviso de ponto cego em caminhões e ônibus é obrigatório na França, disponível em: < <https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/aviso-de-ponto-cego-em-caminhoes-e-onibus-e-obrigatorio-na-franca/> >





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Dayany Bittencourt – União/CE

Por essas razões, solicita-se o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste Projeto de Lei, que tem como foco a proteção da vida e a promoção de um transporte mais seguro e responsável.

Gabinete Parlamentar, em 01 de abril de 2025.


Deputada **DAYANY BITTENCOURT**
UNIÃO/CE





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	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503
LEI Nº 9.602, DE 21 DE JANEIRO DE 1998	https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1998/lei9602-21-janeiro-1998-374807-norma-pl.html



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

Autora: Deputada DAYANY BITTENCOURT

Relator: Deputado RICARDO AYRES

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria da ilustre Deputada Dayany Bittencourt, tem por objetivo alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para tornar obrigatória a instalação de tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada em caminhões e ônibus, além de adesivos refletivos de ponto cego nesses veículos, visando mitigar riscos de colisões.

O projeto propõe o acréscimo de dois novos incisos ao artigo 105 do CTB: o inciso IX, referente à tecnologia de alerta de ponto cego e dispositivos de visibilidade aumentada; e o inciso X, relativo aos adesivos refletivos de ponto cego. A proposição estabelece cronograma de dois anos para inclusão desses itens em veículos novos e cinco anos para veículos antigos, contados a partir da definição das respectivas especificações técnicas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).





Para financiamento dos novos itens, o projeto prevê alterações na Lei nº 9.602, de 1998, para ampliar o escopo do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), além de estabelecer como fontes recursos de parcerias com o setor privado, percentual de receitas de loterias da Caixa Econômica Federal e recursos de fundos superavitários ou com valores inativos.

Na justificação, a Autora fundamenta a necessidade da medida para enfrentar o grave problema de acidentes envolvendo veículos pesados, citando que os ângulos mortos são responsáveis por inúmeras colisões evitáveis. Menciona ainda a experiência francesa, onde adesivos de pontos cegos são obrigatórios desde 2021.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição seguirá para a Comissão de Finanças e Tributação, para análise de mérito e de adequação financeira e orçamentária, e para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição busca implementar medidas de segurança em veículos pesados para reduzir acidentes causados pelos pontos cegos de caminhões e ônibus, objetivo que merece nosso integral apoio. Contudo, após análise detalhada e consideração das contribuições recebidas, entendemos necessários ajustes para adequar a proposição à realidade econômica do setor e à regulamentação já existente.





De pronto, o projeto apresenta méritos evidentes na busca por maior segurança viária. A obrigatoriedade de medidas preventivas para acidentes envolvendo pontos cegos representa avanço fundamental na proteção de pedestres, ciclistas e motociclistas. A experiência internacional demonstra a eficácia dessas iniciativas, e o Brasil deve alinhar-se aos padrões modernos de segurança.

Entretanto, verificamos que a exigência de tecnologias complexas de sensoriamento pode tornar a produção de veículos substancialmente mais cara, com impactos significativos nos preços finais e na competitividade do setor de transportes. Considerando que grande parte da frota brasileira é composta por caminhoneiros autônomos e pequenas transportadoras com limitações financeiras, a implementação de tecnologias de alto custo poderia criar barreiras desproporcionais.

Importante destacar que a Resolução nº 966, de 2022, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já tornou obrigatória em veículos novos a utilização de espelhos que reduzem os pontos cegos, demonstrando que existe solução parcial em vigor para o problema identificado pela Autora. Essa regulamentação recente comprova a preocupação das autoridades com a questão e estabelece base técnica consolidada para aprimoramentos.

Nesse contexto, consideramos mais adequada a implementação inicial de adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, medida que mantém o objetivo de segurança da proposição original com custos substancialmente menores e maior facilidade de implementação. Essa solução permite conscientização de outros usuários da via sobre os riscos dos pontos cegos, contribuindo efetivamente para a redução de acidentes.

Devido à simplificação que propomos em nosso Substitutivo, entendemos não haver necessidade de se prever fontes de financiamento específicas para a medida, posto que o custo dos adesivos informativos não é representativo diante das despesas operacionais dos veículos de grande porte. Ademais, quanto aos prazos para a necessária regulamentação do Contran e a adequação da frota circulante, propomos o prazo de um ano para a entrada em vigor da norma que se originar da proposição em análise.





Diante do exposto, buscando manter os objetivos de segurança viária da proposição original, com maior viabilidade econômica e alinhamento à regulamentação existente, nos aspectos que cabem à análise desta Comissão, nosso voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.388, de 2025, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.


Deputado RICARDO AYRES
Relator

2025-15688





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

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 adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

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

“Art.

105.

IX – adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, nos termos de regulamentação do Contran.

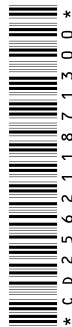
.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2025.


Deputado RICARDO AYRES
Relator

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 676 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5676 | dep.ricardoayres@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Ricardo Ayres (Republicanos/TO)

2025-15688

6

Apresentação: 18/09/2025 11:18:02.427 - CVT
PRL 1 CVT => PL 1388/2025

PRL n.1



Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 676 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5676 | dep.ricardoayres@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256211871300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Ayres





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.388/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Bebeto, Bruno Ganem, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Helena Lima, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Paulo Alexandre Barbosa, Rubens Otoni, Alexandre Guimarães, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Nicoletti, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 16/10/2025 09:36:12.619 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1388/2025

SBT-A n.1

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 2025

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

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 adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, com o objetivo de mitigar riscos de colisões.

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

“Art. 105.

.....

IX – adesivos informativos de ponto cego em caminhões e ônibus, nos termos de regulamentação do Contran.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES
Presidente**

