

CÂMARA DOS DEPUTADOS

*PROJETO DE LEI N.º 8.085, DE 2014

(Do Senado Federal)

PLS nº 454/2012
Ofício (SF) nº 1.395/2014

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)

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

(*) Atualizado em 18/03/2016 para inclusão de apensados (140)

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II - Projetos apensados: 2741-D/03, 4141/04, 4196/04, 1806/07, 2354/07, 3635/08, 3739/08, 3792/08, 4797/09, 4802/09, 4851/09, 6932/10, 7909/10, 2583/11, 5849/13, 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, 7680/14, 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, 247/15, 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, 1584/15, 1603/15, 1667/15, 1745/15, 1848/15, 1880/15, 1888/15, 1890/15, 2010/15, 2012/15, 2060/15, 2069/15, 2103/15, 2108/15, 2170/15, 2220/15, 2316/15, 2317/15, 2345/15, 2457/15, 2564/15, 2569/15, 2572/15, 2624/15, 2632/15, 2749/15, 2819/15, 2869/15, 2875/15, 2896/15, 2914/15, 2924/15, 2925/15, 2944/15, 2970/15, 2972/15, 3020/15, 3053/15, 3055/15, 3092/15, 3104/15, 3120/15, 3384/15, 3385/15, 3433/15, 3558/15, 3593/15, 3807/15, 3944/15, 4018/15, 4102/15, 4173/15, 4312/16, 4391/16, 4392/16, 4415/16, 4448/16 e 4582/16

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-D, 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.

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 4141/04 e 4196/04

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:
- parecer vencedor
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão
- voto em separado

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer reformulado
- subemenda substitutiva oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- subemenda substitutiva adotada pela Comissão
- votos em separado

V - Na Comissão de Defesa do Consumidor:
- parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- complementação de voto
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

VI - Na Comissão de Finanças e Tributação:
- parecer da relatora
- parecer da Comissão

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

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PARECER VENCEDOR

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei 2.741 de 2003 de autoria do Nobre Deputado Luis Carlos Heize obriga a impressão de mensagem educativa na embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País advertindo quanto os riscos e perigos de dirigir falando ao celular.

Justifica-se a iniciativa pelo argumento do Nobre Autor de que, entre outros agravantes, a percepção e o reflexo do motorista diminui sensivelmente com o uso do celular ao volante, mais ainda do que se estivesse sob efeito de álcool. Argumenta ainda que, até a distância de frenagem aumenta em tais condições segundo pesquisa do Centro Britânico de pesquisas em transporte.

A proposição foi distribuída – nos termos do Art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – a esta egrégia Comissão, que ora examina e às Comissões de Viação e Transporte de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Apensados a este Projeto de Lei, outras iniciativas não menos relevantes, o Projeto de Lei n.º 4.141 de 2004 de autoria do ilustre Deputado Júlio Redecker e o Projeto de Lei 4.196, de 2004 do Nobre Deputado Pastor Reinaldo são, igualmente objetos deste relatório.

O primeira proposição, PL n.º 4.141 de 2004 estabelece que as prestadoras de serviços móvel celular e móvel pessoal deverão incluir nos cartões telefônicos pré-pagos mensagens de advertência quanto ao uso de celular ao volante.

A segunda proposição, PL n.º 4.196 de 2004 obriga as empresas de telefonia celular a inserir nas embalagens, material de divulgação e respectivos cartões de reabastecimento de crédito telefônico, alerta ao consumidor sobre os riscos do uso de aparelho celular em situação de trânsito.

O nobre Deputado Giacobo, relator do projeto, em seu voto aprovou a proposição original PL n.º 2.741 de 2003 .e desconsiderava os respectivos apensos na forma de substitutivo que acrescentava ao projeto a proibição do repasse de possíveis custos com sua implementação ao consumidor

bem como previa multa e a destinação do montante arrecadado a realização de campanhas publicitárias de advertência aos riscos de uso de celular ao volante.

O referido parecer foi derrotado em reunião ordinária desta Douta Comissão em 01/12/04, oportunidade em que fui designado relator do parecer vencedor.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As iniciativas em análise, trazem à tona, uma questão da mais alta relevância: as implicações derivadas da popularização da tecnologia.

Cabe a esta Casa manter-se atenta a estas questões que, pouco a pouco, vão pautando o cotidiano da sociedade brasileira.

Na esteira dos avanços na legislação de defesa do consumidor que conta com a Lei n.º 8.078 de 11 de setembro de 1990 denominado Código de Defesa do Consumidor e da Lei n.º 9.294 de 15 de julho de 1996 que dispõe sobre restrições à propaganda de bebidas, cigarros, medicamentos e defensivos agrícolas propostos, discutidos e aprovados por esta Casa tem em comum com estas iniciativas em tela, a preocupação em proteger o cidadão quanto aos possíveis riscos à saúde derivados da popularização da chamada sociedade de consumo.

Quanto ao arcabouço legal que justifica tais iniciativas cito o Art. 31 da Lei 8.078/90 que estabelece que:

"Art. 31 A oferta e apresentação de produtos ou serviços devem assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre suas características, qualidades, quantidade, composição, preço, garantia, prazos de validade e origem, entre outros dados, bem como sobre **os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores**."

Vale mencionar, igualmente o Art. 220, § 3º, inciso II da Constituição Federal que dispõe que:

> Art.220.....
> .....
> 3º Compete à lei federal:
> I.....
> II – Estabelecer os meios legais que garantam à pessoa e à família a possibilidade de se defenderem de programas ou programações de rádio e televisão que contrariam o disposto no Art. 221, bem como da propaganda de produtos, **práticas e serviços que possam ser nocivos à saúde e ao meio ambiente.**

Ao elaborar este relatório e o conseqüente substitutivo bem como sua respectiva justificação, procurei compilar o extrato das discussões e proposições sobre o assunto e as diversas sugestões propostas no debate para, como propõe o projeto original PL 2.741 de 2003, alterar a Lei 9.503, de 23 de setembro de 2003 denominada Código de Trânsito Brasileiro.

É evidente a relevância desta discussão e de todas as proposições apensadas que versam sobre a matéria. Assim como é evidente e notório o brilhante trabalho desenvolvido pelo Deputado Giacobo na elaboração de seu Substitutivo que serviu como alicerce para construir este presente relatório.

Esclareço aos Nobres Pares que a decisão de rejeitar o substitutivo do Nobre Deputado Giacobo na reunião ordinária do dia 01/12/04 foi unicamente na intenção de agregar as demais contribuições surgidas durante a discussão e presente nos projetos apensados e, com isso, aperfeiçoa-lo.

Cabe registrar, que a diferença entre este relatório e o anterior proposto pelo Nobre deputado Giacobo é, tão somente, a compreensão de que as proposições apensadas não colidem com a proposição principal mas sim, complementam-na. Assim como a abundância de formas de advertência, que poderia suscitar críticas ao Projeto, em se tratando de um tema tão relevante como a preservação da vida, não pode ser considerado excesso.

Dentro deste intuito, de agregar todas as preocupações com o tema, que votamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 2.741, de 2003 e respectivos apensos na forma do substitutivo anexo.

SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a obrigatoriedade do envio de mensagens de texto regularmente por parte das operadoras aos seus assinantes, bem como, veiculação de mensagem de advertência impressa ou adesivada nos aparelhos telefônicos móveis, na embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões telefônicos pré-pagos, manuais de utilização de aparelhos e impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar envio de mensagens de texto regularmente por parte das operadoras aos seus assinantes bem como mensagem de advertência impressa ou adesivada nos aparelhos telefônicos móveis, na embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões telefônicos pré-pagos, manuais de utilização de aparelhos e impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País contendo 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 n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 315-A e 315-B.

"Art. 315-A Os aparelhos móveis celulares, a embalagem dos produtos de telefonia celular, manuais de utilização de aparelhos bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão a seguinte mensagem de advertência: "Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito.

§ 1º A mensagem de que trata o *caput* deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no artigo 315-A 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.”

§ 3º A fiscalização do disposto no Art. 315-A desta Lei caberá à autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular.

Art. 315-B As operadoras de telefonia celular móvel deverão fazer constar de forma impressa ou adesivada nos cartões telefônico pré-pagos além de enviar semanalmente mensagem de texto aos seus assinantes advertindo sobre os riscos de dirigir falando ao celular, através das seguintes frases, usadas seqüencialmente de forma rotativa.

I- Dirigir falando ao celular é perigoso.

II- Celular e volante não combinam: perigo de acidente

III- Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e traz sérios riscos de acidente de trânsito.

§ 1º A inobservância da proibição de que trata o Art.315-B sujeita a operadora a multa em valor a ser definido em regulamento pela Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL.

Art. 3º Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas nos Arts. 315-A e 315-B ao preço final do produto.

§ 1º A inobservância da proibição de que trata o *caput* do Art. 3º sujeita o responsável, fabricante ou operadora, a multa em valor a ser definido pelo Poder Executivo.

§ 2º O montante arrecadado com as multas será destinado a campanhas publicitárias que advirtam sobre os riscos de

acidentes de trânsito relacionados ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor.

Art. 4º 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.

Destaco ainda, algumas 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 sob efeito de álcool. 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, em média, 10m maior do que a de uma pessoa sob efeito de álcool em dosagem acima do permitido em Lei.

- 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).

Diante disto, 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, no aparelho, na embalagem, na propaganda, nos cartões telefônicos pré-pagos e ainda, através de mensagens de texto, propositadamente tornando ostensiva a veiculação.

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.

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 medidas tão simples podem trazer, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2004.

Deputado Edson Ezequiel
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.741/2003, o PL 4141/2004 e o PL 4196/2004, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Edson Ezequiel. O parecer do Deputado Giacobo passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Gonzaga Mota - Presidente, Dr. Benedito Dias e Reginaldo Lopes - Vice-Presidentes, Durval Orlato, Edson Ezequiel, Fernando de Fabinho, Jorge Boeira, Léo Alcântara, Lupércio Ramos, Nelson Marquezelli, Reinaldo Betão, Ronaldo

Dimas, Carlos Melles, Delfim Netto, Dr. Francisco Gonçalves, Giacobo, Luiz Bittencourt, Odílio Balbinotti, Yeda Crusius e Zico Bronzeado.

Sala da Comissão, em 15 de dezembro de 2004.

Deputado GONZAGA MOTA
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a obrigatoriedade do envio de mensagens de texto regularmente por parte das operadoras aos seus assinantes, bem como, veiculação de mensagem de advertência impressa ou adesivada nos aparelhos telefônicos móveis, na embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões telefônicos pré-pagos, manuais de utilização de aparelhos e impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para obrigar envio de mensagens de texto regularmente por parte das operadoras aos seus assinantes bem como mensagem de advertência impressa ou adesivada nos aparelhos telefônicos móveis, na embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões telefônicos pré-pagos, manuais de utilização de aparelhos e impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País contendo 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 n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 315-A e 315-B.

“Art. 315-A Os aparelhos móveis celulares, a embalagem dos produtos de telefonia celular, manuais de utilização de aparelhos bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão a seguinte mensagem de advertência: “Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito.

§ 1º A mensagem de que trata o *caput* deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no artigo 315-A 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.”

§ 3º A fiscalização do disposto no Art. 315-A desta Lei caberá à autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular.

Art. 315-B As operadoras de telefonia celular móvel deverão fazer constar de forma impressa ou adesivada nos cartões telefônico pré-pagos além de enviar semanalmente mensagem de texto aos seus assinantes advertindo sobre os riscos de dirigir falando ao celular, através das seguintes frases, usadas seqüencialmente de forma rotativa.

I- Dirigir falando ao celular é perigoso.

II- Celular e volante não combinam: perigo de acidente

III- Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e traz sérios riscos de acidente de trânsito.

§ 1º A inobservância da proibição de que trata o Art.315-B sujeita a operadora a multa em valor a ser definido em regulamento pela Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL.

Art. 3º Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas nos Arts. 315-A e 315-B ao preço final do produto.

§ 1º A inobservância da proibição de que trata o *caput* do Art. 3º sujeita o responsável, fabricante ou operadora, a multa em valor a ser definido pelo Poder Executivo.

§ 2º O montante arrecadado com as multas será destinado a campanhas publicitárias que advirtam sobre os riscos de acidentes de trânsito relacionados ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 15 de dezembro de 2004.

Deputado **GONZAGA MOTA**
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GIACOBO

Em reunião do dia 27 de agosto de 2004, apresentamos a esta egrégia Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio nosso parecer ao Projeto de Lei nº 2.741, de 2003, que tem por objetivo 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.

Posteriormente à apresentação de nosso voto, pela aprovação com substitutivo, foram apensadas ao Projeto de Lei nº 2.741, de 2003 - nos termos dos arts. 139, inciso I, e 142 do Regimento Interno - duas outras proposições, cabendo-nos, portanto, também analisá-las quanto ao mérito econômico.

O Projeto de Lei nº 4.141, de 2004, de autoria do ilustre Deputado Júlio Redecker, apensado em 24 de setembro do corrente ano, obriga as prestadoras de serviços móvel celular e móvel pessoal a incluírem mensagem de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos.

A segunda proposição apensa, o Projeto de Lei nº 4.196, de 2004, de autoria do nobre Deputado Pastor Reinaldo, à semelhança das referidas iniciativas que tramitam conjuntamente nesta Casa, dispõe sobre a 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.

Em que pese considerarmos ambas as proposições apensadas meritórias, rejeitamos os aludidos Projetos de Lei apensados, visto que a iniciativa original trata de matéria mais abrangente que a contida na primeira proposição apensada e de matéria de idêntico teor ao Projeto de Lei n.º 4.196, de 2004, englobando, assim, ambas as proposições apensadas .

Ante o exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 2.741, de 2003 na forma de substitutivo anexo, e pela rejeição do Projeto n.º 4.141, de 2004, e do Projeto de Lei n.º 4.196, de 2004, apensados.**

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2004.

Deputado GIACOBO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003

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 Fica proibido o repasse do custo atribuído à alteração da embalagem, de que trata o artigo anterior, ao preço final do produto.

§ 1º A inobservância da proibição de que trata o *caput* sujeita o fabricante a multa em valor a ser definido em regulamento.

§ 2º O montante arrecadado com as multas será destinado a campanhas publicitárias que advirtam sobre os riscos de acidentes de trânsito relacionados ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor.

Art. 4º A fiscalização do disposto no art. 3º desta Lei caberá à autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2004.

Deputado GIACOBO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposição que ora nos chega para apreciação pretende acrescentar um art. 315-A ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), determinando 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. Segundo a proposta, a referida mensagem deve vir de forma destacada, impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva e escrita em português. Fica estipulado que, havendo descumprimento da obrigação prevista, as empresas infratoras sujeitam-se 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 do CTB. A entrada em vigor da nova norma deve acontecer noventa dias após a publicação da lei que vier a originar-se da proposta em foco.

Em apenso, tramitam duas outras proposições de conteúdo semelhante:

PL 4.141/04, do Sr. Júlio Redecker, que prevê a inscrição de mensagens de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos, remetendo a punição, em caso de descumprimento, para a norma geral de telecomunicações;

PL 4.196/04, do Sr. Pastor Reinaldo, que determina a inscrição das referidas mensagens tanto nas embalagens dos aparelhos celulares quanto nos cartões pré-pagos, sem estipular penalidade em caso de descumprimento.

Os autores argumentam que as medidas visam a contribuir para a melhoria das condições de segurança no trânsito, tendo em vista o risco de acidente decorrente da negligência dos condutores que se utilizam do aparelho celular de forma inadequada enquanto dirigem.

Distribuídas originalmente à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, as proposições foram aprovadas na forma de um substitutivo, o qual apresenta as seguintes inovações em relação aos projetos de lei examinados:

- prevê que, além das embalagens e dos cartões, os próprios aparelhos de telefonia celular, os seus manuais e os impressos de propaganda devem trazer mensagens de advertência relacionadas ao risco de utilização do celular ao dirigir;

- obriga as empresas de telefonia móvel celular a enviar aos seus assinantes, semanalmente, mensagem de texto advertindo sobre os riscos de dirigir utilizando o celular;

- remete à autoridade federal responsável pela defesa dos direitos dos usuários da telefonia celular a responsabilidade de fiscalizar o cumprimento da norma; e

- proíbe o repasse ao usuário dos custos decorrentes das mensagens.

Cabe-nos, agora, analisar a matéria do ponto de vista da segurança do trânsito. Em parecer que não chegou a ser votado por esta Comissão de Viação e Transportes na legislatura anterior, o ilustre relator que nos antecedeu opinou pela aprovação da matéria na forma do substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Nesta legislatura, aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Todos sabemos que a utilização do telefone celular ao volante de veículo automotor, sem o auxílio de equipamento apropriado, constitui um sério risco para a segurança do trânsito. Trata-se inegavelmente de fator de indução à ocorrência de acidentes, pela distração que provoca e, acima de tudo, pelo fato de o aparelho ocupar as mãos do condutor, reduzindo sua capacidade de manobrar o veículo.

Apesar disso, todos os dias nos deparamos, no trânsito, com motoristas que teimam em desafiar o perigo, mesmo sendo o ato tipificado como infração pelo CTB (art. 252, incisos V e VI). A proposição que se encontra sob análise deste Órgão Técnico parte do pressuposto que uma parcela dos condutores que utilizam o celular inadequadamente ao volante o faz não por negligência, mas por desconhecimento dos riscos envolvidos.

Concordamos com o nobre Autor do projeto de lei principal que se faz necessária a conscientização da sociedade sobre os riscos envolvidos no uso inadequado do celular ao volante, tendo em vista os altos índices de acidentes de trânsito registrados no Brasil. Alguns números bastam para traçar um panorama da situação: segundo os dados mais recentes disponíveis na página virtual do

DENATRAN, tivemos, em 2005, mais de 383 mil acidentes de trânsito com vítima no Brasil, dos quais mais de 313 mil em áreas urbanas, o que representa cerca de 80%. Desses acidentes, resultaram quase 540 mil vítimas, sendo cerca de 26,4 mil delas fatais.

Sabemos que uma significativa parcela desses acidentes acontece por imprudência do motorista, o que nos leva a crer que a medida preconizada pelo projeto de lei principal teria o condão de melhorar os índices de segurança do trânsito em nossas cidades. Mais ainda, podemos prever que as mesmas mensagens de advertência sejam veiculadas junto com as mensagens publicitárias dos produtos de telefonia celular, a exemplo do que já acontece hoje com a publicidade de bebidas alcoólicas. Com isso, teríamos o máximo de efetividade, já que nenhum condutor poderia alegar desconhecimento dos riscos envolvidos na atitude de utilizar o telefone celular, sem o uso de equipamento de viva-voz, enquanto dirige.

Com relação às demais exigências constantes das propostas, temos algumas restrições a observar. A inscrição de mensagem de advertência nos cartões pré-pagos e nos manuais dos produtos parece não ser medida eficaz, visto que, em geral, esses cartões e manuais não são portados pelo consumidor no momento da utilização do aparelho. Quanto à possibilidade de fazer constar a inscrição nos próprios aparelhos, como pretende o substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, soa inviável. Afinal, alguns aparelhos são tão pequenos que a inscrição resultaria ilegível.

Por sua vez, a determinação para que as empresas operadoras de telefonia celular enviem, semanalmente, mensagens de texto aos usuários, alertando sobre os riscos de utilizar o aparelho celular, sem equipamento de viva-voz, enquanto dirige, pode ter reflexos bastante negativos. Isso porque a obrigação, se posta em prática, vai acarretar um aumento de tráfego na rede das prestadoras de telefonia móvel, o que poderá comprometer a qualidade do serviço prestado. Ademais, os usuários tenderão a tratar tais mensagens como se fossem “spams” e acabarão por apagá-las sem lhes dar a devida atenção.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.741, de 2003, na forma do substitutivo anexo, e pela **rejeição** de seus apensos, PL nº 4.141/04 e PL nº 4.106/04.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 2007.

Deputado MOISÉS AVELINO
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003

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 sobre os riscos do uso de telefone celular ao volante.

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 a impressão de mensagem de advertência acerca do risco de acidente de trânsito relacionado ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor, na embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País, bem como determinar que a mesma mensagem seja veiculada em propagandas comerciais divulgadas nos diferentes meios de comunicação.

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: '<u>Importante: Utilizar o telefone celular ao volante, sem equipamento de viva-voz, é considerado infração de trânsito por trazer sérios riscos de acidente</u>.'.

§ 1º A mensagem de que trata o <u>caput</u> deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva.

§ 2º A propaganda comercial dos produtos de telefonia celular veiculada nos meios de comunicação, bem como em pôsteres, painéis ou cartazes, jornais e revistas, incluirá a mesma mensagem de advertência referida no <u>caput</u>, escrita ou falada, conforme as características de cada meio.

"§ 3º A inobservância do disposto no <u>caput</u> e § 1º sujeita as empresas infratoras a multa equivalente a 50% (cinqüenta por cento) do valor de tabela 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.

§ 4º No caso de inobservância do disposto no § 2º, as empresas responsáveis pela veiculação da propaganda comercial ficam sujeitos a multa no valor equivalente a 5% do custo total da campanha publicitária."

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

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 2007.

Deputado MOISÉS AVELINO
Relator

PARECER REFORMULADO

I – RELATÓRIO

Designado para relatar o Projeto de Lei nº 2.741-A/03 e seus apensos, concluí pela aprovação do principal, mas nos termos de emenda substitutiva.

Submetida a matéria ao exame dos membros da Comissão de Viação e Transportes, em reunião realizada em 12.03.08, foi concedida vista conjunta às Deputadas Fátima Pelaes e Rita Camata.

Incluída novamente na pauta da Comissão, foram recebidos dois votos em separado das autoras dos pedidos de vista.

A Deputada Fátima Pelaes concordou com o meu substitutivo, sugerindo que a utilização de aparelho celular em automóveis somente será permitida com a utilização de viva-voz equipado com tecnologia bluetooth ou assemelhada.

Já a Deputada Rita Camata aprofundou o estudo dos projetos, concluindo pela apresentação de subemenda integral ao substitutivo proposto pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

É o relatório.

II – VOTO REFORMULADO

As sugestões propostas pela Deputada Rita Camata em seu voto merecem acolhida, pois tornam mais claro o texto, além de obrigar o poder público a aplicar integralmente o valor das multas arrecadadas em campanhas educativas.

Em face do exposto, e mantidos os demais termos do meu texto original, reformulo o parecer, concluindo pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.741-A/03, do substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e dos Projetos de Lei nºs 4.141/04 e 4.196/04, apensados, nos termos da subemenda substitutiva da Deputada Rita Camata.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008

Deputado MOISÉS AVELINO
Relator

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI Nº Nº 2.741-A, DE 2003

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 por texto, impressa ou adesivada nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa ou adesivada nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Art. 2º A Lei n.º 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 Os aparelhos móveis celulares, a embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões de reabastecimento de crédito telefônico, manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de

propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *'Utilizar o telefone celular ao volante é infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito'*.

§ 1º A mensagem de que trata o *caput* deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no *caput* 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, e aplicada integralmente em campanhas educativas.

§ 3º A fiscalização do disposto no *caput* caberá à Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular."

Art. 3º Fica proibido o repasse do custo atribuído à implementação das disposições contidas no Art. 315-A ao preço final do produto.

Parágrafo Único. A inobservância da proibição de que trata o *caput* deste artigo sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações.

Art. 4º Esta lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008

Deputado MOISÉS AVELINO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.741-A/03, o substitutivo adotado pela CDEIC e os Projetos de Lei nºs 4.141/04 e 4.196/04, apensados, com submenda substitutiva, nos termos do parecer reformulado do relator, Deputado Moises Avelino. As Deputadas Fátima Pelaes e Rita Camata apresentaram votos em separado.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Fátima Pelaes - Vice-Presidente, Camilo Cola, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Ciro Pedrosa, Claudio Diaz, Devanir Ribeiro, Djalma Berger, Eliseu Padilha, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Sandro Matos, Tadeu Filippelli, Aline Corrêa, Arnaldo Jardim, Celso Maldaner, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Décio Lima, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, Moises Avelino, Silvio Torres e Wellington Fagundes.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA ADOTADA PELA COMISSÃO AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

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 por texto, impressa ou adesivada nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa ou adesivada nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Art. 2º A Lei n.º 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 Os aparelhos móveis celulares, a embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões

de reabastecimento de crédito telefônico, manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *'Utilizar o telefone celular ao volante é infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito'*.

§ 1º A mensagem de que trata o *caput* deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no *caput* 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, e aplicada integralmente em campanhas educativas.

§ 3º A fiscalização do disposto no *caput* caberá à Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular."

Art. 3º Fica proibido o repasse do custo atribuído à implementação das disposições contidas no Art. 315-A ao preço final do produto.

Parágrafo Único. A inobservância da proibição de que trata o *caput* deste artigo sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações.

Art. 4º Esta lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA FÁTIMA PELAES

A proposição nº 2.741/2003 e seus apensos, PL 4.141/2004 de autoria do saudoso deputado Júlio Redecker e PL 4196 de 2004, do Sr. Pastor Reinaldo, pretendem tornar obrigatória a inclusão de mensagem de advertência quanto ao uso de aparelhos de celular no trânsito, podendo ocasionar acidentes. As propostas sugerem que essa mensagem poderia vir expressa:

- Nas embalagens dos aparelhos de celular (PL 2.741/2003);
- Nos cartões telefônicos pré-pagos (PL 4.141/2004);
- Nas embalagens, nos aparelhos e ainda nos cartões pré pagos (4.196/2004).

Distribuídos, os Projetos tramitaram anteriormente pela Comissão de Desenvolvimento, Economia, Indústria e Comércio (CDEIC), onde foram aprovados na forma de um substitutivo.

Nesta Comissão, o projeto foi distribuído ao deputado Moisés Avelino para relatar, que o fez com bastante propriedade. Em discussão, solicitei vistas, acompanhada pela deputada Rita Camata, para maiores esclarecimentos acerca da utilização de celular no trânsito quando dotado de dispositivo de viva-voz, atualmente permitido no Código de Transito Brasileiro – CTB.

Trata-se de iniciativa louvável por parte dos parlamentares autores e ainda dos relatores que ofereceram substitutivos á matéria. O número de acidentes no transito são cada vez mais preocupantes. O crescimento desordenado das cidades, do número de automóveis, de pedestres, associados ás diversas formas de distração presentes no dia-a-dia caminham para uma situação ainda mais caótica.

Entendo que o relator acerta ao considerar que muitas das formas de advertência propostas são inócuas, não gerando efeitos quanto á conscientização do usuário e que as sugestões do substitutivo devem gerar retorno mais efetivo. Entretanto, acredito que possamos estar perdendo a chance de adequar o Código de Transito ás inovações tecnológicas hoje existentes.

O CTB permite a utilização de aparelhos de celular no automóvel em movimento, desde que acoplado a dispositivo de viva-voz, ou fones de ouvido monoauricular. Ocorre que diversas pesquisas demonstram que mesmo associados a esses dispositivos, o telefone celular causa distração, principalmente quando precisa ser manuseado para ativar a viva-voz. Oferece risco consideravelmente reduzido, segundo estudos e pesquisas consultados, o dispositivo mais moderno, mas já amplamente disponível no mercado, que se utiliza da tecnologia ***Bluetooth,*** que, quando acionado, permite ao usuário atender ao telefone apenas com um comando de voz.

Outros estudos demonstram ainda que a distração causada pela conversa ao viva-voz, é ainda inferior á causada pelo consumo do cigarro (onde além de se utilizar de apenas uma das mãos o condutor fica mais relaxado), consumo de alimentos, manuseio de objetos, som automotivo e outros passageiros.

Diante disso, dentro de uma linha de tolerância que usou como referência a comparação ás outras possíveis formas de distração do motorista, acredito que é de suma importância, que se especifique o tipo de dispositivo de viva-voz permitido no automóvel em movimento.

Desta forma, voto pela aprovação do projeto, na forma do substitutivo apresentado pelo relator na CVT, acrescido de dispositivo que especifique que só será permitida a utilização de telefone celular no automóvel em movimento, se através de viva-voz, equipado com tecnologia *Bluethoof* ou semelhante, que possa ser acionado pelo comando de voz, isentando a necessidade de manuseio de aparelho.

Sala de Comissão, em 02 de Abril de 2008.

Deputada FÁTIMA PELAES

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA RITA CAMATA

Em primeiro lugar, é fundamental registrarmos o mérito da iniciativa do nobre autor da proposição, a qual, como consta do Parecer Vencedor na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, não trata simplesmente de divulgar mais amplamente para os cidadãos a infração de trânsito relativa ao uso de produtos de telefonia celular, mas principalmente chama nossa atenção para os agravantes que resultam quando do seu uso ao dirigir veículo automotor, e ainda traz ao debate “as implicações derivadas da popularização da tecnologia”, hoje tão presente em nosso cotidiano.

Apesar de reconhecermos o trabalho do relator da matéria nesta Comissão de Viação e Transportes, de forma a produzir um Parecer com a visível intenção de ampliar o leque dos meios de divulgação, consideramos que o art. 252 do Código de Trânsito Brasileiro é claro quando determina que dirigir veículo utilizando-se de aparelho de telefone celular é infração sujeita a multa, e cabe ao Poder Público, por meio do CONTRAN a fiscalização, bem como a realização de campanhas educativas de massa sobre o tema, inclusive com a parceria do Ministério da Educação. Tanto é assim, que os arts. 75 e 76 do Código determinam que:

> "**Art. 75.** O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de 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."

Entendemos ainda, que as proposições apensas, cito, PL nº 4.141/2004, do nosso saudoso colega Dep. Júlio Redecker, e PL nº 4.196/2004, de autoria do Dep. Pastor Reinaldo, não contradizem com o Projeto principal a ponto de serem rejeitadas, e ainda o complementam.

A Comissão de Desenvolvimento Econômico também teve essa compreensão quando discutiu e votou o PL ora em análise neste órgão técnico, inclusive proibindo o repasse do custo atribuído a implementação das disposições para o consumidor, no valor final do produto, penalizando os infratores nos termos da Lei que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, Lei nº 9.742, de 1997.

Um outro ponto a ser questionado, é a inclusão no Substitutivo da possibilidade de uso do sistema de viva voz no texto de advertência a ser colocado nas embalagens, mesmo como exceção, o que julgamos não contribuir para a educação de nossos milhões de motoristas. Portanto, o texto do Projeto original confirma-se mais meritório.

Por fim, cremos ser pertinente a inclusão, no texto da lei, da expressão *"integralmente"*, relativa ao valor arrecadado com as multas aplicadas às empresas que não observarem a legislação, e recolhidas em favor do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito, o qual deve ser usado para campanhas educativas, de forma a não deixar dúvidas sobre sua utilização.

Feitas essas observações, e incorporando propostas do Substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, manifestamo-nos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 2.741, de 2003, e de seus apensos, os Projetos de Lei nº 4.141/2004 e 4.196/2004, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 31 de março de 2008.

Deputada Rita Camata
PMDB - ES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, de 2003
(Apensos: PL 4.141/2004 e PL 4.196/2004)

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 por texto, impressa, ou adesivada, nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta dispositivos ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa, ou adesivada, nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Art. 2º. A Lei n.º 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 Os aparelhos móveis celulares, a embalagem dos produtos de telefonia celular, cartões de reabastecimento de crédito telefônico, manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *'Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito'*.

§ 1º A mensagem de que trata o caput deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no caput 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, e aplicada integralmente em campanhas educativas."

§ 3º A fiscalização do disposto no caput caberá à Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular."

Art. 3º. Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas no Art. 315-A ao preço final do produto.

Parágrafo Único. A inobservância da proibição de que trata o caput deste artigo sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

Deputada Rita Camata

PMDB – ES

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe tem por propósito acrescentar um novo art. 315-A ao "Capítulo das Disposições Gerais e Transitórias do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)", determinando 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.

Segundo a proposta, a referida mensagem deve vir de forma destacada, impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva e escrita em português. Fica estipulado que, havendo descumprimento da obrigação prevista, as empresas infratoras sujeitam-se 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 do CTB. A entrada em vigor da nova norma deve acontecer noventa dias após a publicação da lei que vier a originar-se da proposta em foco.

Em apenso, tramitam duas outras proposições de conteúdo semelhante:

- **PL nº 4.141/04**, do Sr. Júlio Redecker, que prevê a inscrição de mensagens de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos, remetendo a punição, em caso de descumprimento, para a norma geral de telecomunicações;

- **PL nº 4.196/04**, do Sr. Pastor Reinaldo, que determina a inscrição das referidas mensagens tanto nas embalagens dos aparelhos celulares quanto nos cartões pré-pagos, sem estipular penalidade em caso de descumprimento.

Os autores argumentam que as medidas visam a contribuir para a melhoria das condições de segurança no trânsito, tendo em vista o risco de acidente decorrente da negligência dos condutores que se utilizam do aparelho celular de forma inadequada enquanto dirigem.

As proposições foram distribuídas originalmente à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Viação e Transporte; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na CDEIC, as proposições foram aprovadas na forma de um substitutivo, o qual apresenta as seguintes inovações em relação aos projetos de lei examinados:

- prevê que, além das embalagens e dos cartões, os próprios aparelhos de telefonia celular, os seus manuais e os impressos de propaganda devem trazer mensagens de advertência relacionadas ao risco de utilização do celular ao dirigir;

- obriga as empresas de telefonia móvel celular a enviar aos seus assinantes, semanalmente, mensagem de texto advertindo sobre os riscos de dirigir utilizando o celular;

- remete à autoridade federal responsável pela defesa dos direitos dos usuários da telefonia celular a responsabilidade de fiscalizar o cumprimento da norma; e

- proíbe o repasse ao usuário dos custos decorrentes das mensagens.

Em 29 de outubro do ano passado, o Deputado Dr. Nechar, membro titular desta Comissão, apresentou o Requerimento nº 3.299, sobre o qual foi proferida uma decisão em 17 de novembro passado, pelo Exmo. Senhor presidente desta Casa, Deputado Arlindo Chinaglia, determinando novo despacho de distribuição para as proposições, incluindo a Comissão de Defesa do Consumidor.

Cabe-nos, com esta oportunidade, exercer o papel regimental desta Comissão e analisarmos as matérias enfocando estritamente as relações de consumo e os direitos do consumidor, à luz da Lei nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor) e demais normas correlatas.

Transcorrido o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas no âmbito desta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição principal, PL nº 2.741, de 2003, pretende abordar a questão do uso indevido do telefone celular quando o motorista estiver dirigindo o veículo e o faz mediante uma proposta de alteração no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97).

A fórmula encontrada pelo Deputado Luiz Carlos Heinze nos parece adequada e se coaduna com os termos do que prescreve o art. 31 da Lei nº 8.078/90 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor), uma vez que busca regulamentar os dizeres nas embalagens dos produtos de telefonia celular comercializados no país, sendo que tal proposta é feita sobre a Lei nº 9.503/97, que é o Código de Trânsito Brasileiro.

Em que pese não ser nossa atribuição regimental, entendemos que nesta Comissão também devemos zelar pela boa técnica legislativa das proposições que apreciamos e nos parece que a questão relacionada com a

apresentação e embalagens de produtos vai ao encontro das regras contidas nos arts. 31 e 36 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90).

Ademais, concordamos com a solução proposta pelo ilustre Relator da Comissão de Viação e Transporte, Deputado Moisés Avelino, que ao acolher as sugestões apresentadas em voto em separado da Deputada Rita Camata naquela Comissão, certamente tornou o texto do projeto mais claro, na medida em que incorporou a determinação de se destinar uma multa aplicada às empresas infratoras, equivalente a 50% do valor de venda do produto, para i Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (FUNSET), além de obrigar o Poder Público a aplicar integralmente o valor dessas multas arrecadadas em campanhas educativas.

Tal medida é crucial para o êxito dos dispositivos ora propostos, a exemplo do que já ocorreu com a campanha, em nível nacional, que permitiu a utilização maciça do cinto de segurança pelos motoristas brasileiros.

De outro modo, é bem verdade que o Código Brasileiro de Trânsito (Lei nº 9.503/97), em seu art. 252, inciso VI, já define como infração média o ato do condutor do veículo utilizar fones de ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular, sendo punida com multa. Entretanto, a despeito dessa previsão legal, observa-se claramente que não há uma campanha educativa que possa melhor orientar o motorista brasileiro acerca dos reais perigos que sua conduta inconsequente pode causar ao trânsito e à vida de muitas pessoas.

Contudo, a aposição de uma mensagem destacada de advertência nas embalagens de telefones celulares contribuirá, a nosso ver, para minimizar o problema da utilização indevida do telefone celular pelo motorista ao dirigir algum veículo, podendo ainda serem adotadas medidas de endurecimento das penas para essa infração. Porém, tal elevação na graduação das penas deverá ser estudada e proposta no corpo de um novo projeto de lei que venha alterar o nosso Código Brasileiro de Trânsito. Sugerimos, por exemplo, a transformação de infração de grau “médio” para “gravíssimo”, como uma medida a ser adotada imediatamente, mediante sua proposição em um projeto de lei adequado.

No tocante às demais proposições apensadas – PL nºs 4.141/04 e 4.196/04 – elas também propugnam pela inclusão de mensagens de advertência nas embalagens de telefones celulares ou nos cartões de reabastecimento de crédito (usados nos denominados telefones “pré-pagos”).

Pelas razões acima já esmiuçadas, igualmente concordamos que essas sejam soluções complementares, que podem aprimorar a legislação consumerista vigente em nosso País, com o propósito de se buscar uma solução ainda mais eficaz para esse problema causador de tantos acidentes de trânsito no Brasil e no mundo.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 2.741, de 2003, bem como das proposições apensadas PL nºs 4.141, de 2004, e 4.196, de 2004, com o substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2009.

Deputado FILIPE PEREIRA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003.
(Apensos PL nºs 4.141, de 2004, e 4.196, de 2004)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórios da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa, ou adesivada, nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Art 2º. A Lei nº 9503, 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, manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito*.

§ 1º Os aparelhos móveis celulares conterão em seu software, especificamente, ao ligar o aparelho a seguinte mensagem de advertência: *proibido ao dirigir.*

§ 2º A mensagem de que trata o caput deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 3º A inobservância do disposto no caput sujeita as empresas infratoras a multa equivalente a 50% (cinquenta 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, e aplicada integralmente em campanhas educativas.

§ 3º A fiscalização do disposto no caput caberá à Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL, autoridade federal responsável por atuar na defesa dos direitos dos usuários de produtos de telefonia celular.

Art 3º. Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas no Art. 315-A ao preço final do produto.

Parágrafo Único. A inobservância da proibição de que trata o caput deste artigo sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações.

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

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2009.

Deputado FILIPE PEREIRA
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Na reunião da Comissão de Defesa do Consumidor, realizada hoje, durante a discussão do parecer que proferi ao Projeto de Lei nº 2.741, de 2003, e a seus apensados, acatei sugestão do Dep. Dr. Nechar de excluir a obrigatoriedade constante do parágrafo primeiro do Art. 315-A da Lei 9.503/1997, constante do Art. 2º do substitutivo, de inclusão no *software* do celular da advertência: p*roibido dirigir,* pelos motivos expostos em seu voto em separado.

Acatei também as sugestões do nobre Deputado Celso Russomanno, apoiadas pelo Dep. Dimas Ramalho, de que a fiscalização do cumprimento da Lei fique a cargo dos órgãos de defesa do consumidor por serem os responsáveis pela fiscalização de produtos. Nesse sentido, as multas aplicadas pelos referidos órgãos serão destinadas ao Fundo Nacional de Direitos Difusos. Desta forma, fica garantido que as multas aplicadas aos motoristas infratores pelos órgãos de trânsito continuem sendo destinadas ao Fundo Nacional de Educação e Segurança para o Trânsito - Funset, integralmente aplicados em campanhas educativas.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 2.741, de 2003, bem como das proposições apensadas, PLs nºs 4.141, de 2004, e 4.196, de 2004, com o substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2009.

Deputado FILIPE PEREIRA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003.
(Apensos PL nºs 4.141, de 2004, e 4.196, de 2004)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórios da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa, ou adesivada, nos produtos de telefonia celular comercializados no País.

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, manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito*.

§ 1º A mensagem de que trata o caput deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no caput sujeita as empresas infratoras a multa equivalente a 50% (cinquenta por cento) do valor de venda do produto, a ser recolhida em favor do Fundo Nacional de Direitos Difusos.

§ 3º A fiscalização do disposto no "caput" caberá aos órgãos de defesa do consumidor.

Art 3º. Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas no art. 315-A ao preço final do produto.

Parágrafo Único. A inobservância da proibição de que trata o “caput” deste artigo sujeitará os infratores às penalidades previstas no art. 173 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações.

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

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2009.

Deputado FILIPE PEREIRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.741/2003 e os Projetos de Lei nºs 4.141/2004 e 4.196/2004, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Filipe Pereira, que apresentou complementação de voto. O Deputado Dr. Nechar apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ana Arraes - Presidenta; Filipe Pereira, Vinicius Carvalho e Walter Ihoshi - Vice-Presidentes; Antonio Cruz, Carlos Sampaio, Celso Russomanno, Chico Lopes, Dimas Ramalho, Dr. Nechar, Elismar Prado, Elizeu Aguiar, Felipe Bornier, José Carlos Araújo, Júlio Delgado, Leo Alcântara, Luiz Bittencourt, Neudo Campos, Tonha Magalhães, Bruno Rodrigues e Cezar Silvestri.

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2009.

Deputada ANA ARRAES
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO DR. NECHAR

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n° 2.741 pretende alterar a Lei n° 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre mensagem de advertência impressa na embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Segundo a proposta, a referida mensagem deve vir de forma destacada, impressa diretamente na embalagem ou em etiqueta adesiva e escrita em português, ficando estipulado que, havendo descumprimento da obrigação prevista,

as empresas infratoras sujeitam-se 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 do CTB. A entrada em vigor da nova norma deve acontecer noventa dias após a publicação da lei que vier a originar-se da proposta em foco.

Foram apensados ao projeto duas outras proposições:

- PL nº 4.141/04, do Sr. Júlio Redecker, que prevê a inscrição de mensagens de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos, remetendo a punição, em caso de descumprimento, para a norma geral de telecomunicações;

- PL nº 4.196/04, do Sr. Pastor Reinaldo, que determina a inscrição das referidas mensagens tanto nas embalagens dos aparelhos celulares quanto nos cartões pré-pagos, sem estipular penalidade em caso de descumprimento.

As proposições foram distribuídas originalmente à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Viação e Transporte; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na CDEIC, as proposições foram aprovadas na forma de um substitutivo, o qual apresenta as seguintes inovações em relação aos projetos de lei examinados:

- prevê que, além das embalagens e dos cartões, os próprios aparelhos de telefonia celular, os seus manuais e os impressos de propaganda devem trazer mensagens de advertência relacionadas ao risco de utilização do celular ao dirigir;

- obriga as empresas de telefonia móvel celular a enviar aos seus assinantes, semanalmente, mensagem de texto advertindo sobre os riscos de dirigir utilizando o celular;

- remete à autoridade federal responsável pela defesa dos direitos dos usuários da telefonia celular a responsabilidade de fiscalizar o cumprimento da norma; e

- proíbe o repasse ao usuário dos custos decorrentes das mensagens.

Em razão do deferimento pelo Presidente da Câmara dos Deputados em relação ao Requerimento nº 3.299, foi determinando novo despacho de distribuição para as proposições incluindo a Comissão de Defesa do Consumidor.

Na Comissão o projeto foi distribuído ao Deputado Filipe Pereira que apresentou substitutivo incluindo a obrigatoriedade da inserção da mensagem de advertência no software dos aparelhos móveis celulares, especificamente na proteção de tela.

É o relatório.

II – VOTO

Acreditamos que, tanto o Autor quanto o Relator da matéria em apreciação são movidos pelo nobre objetivo de contribuir para a melhoria das condições de segurança no trânsito considerando o risco de acidente em função da negligência dos condutores que fazem uso do celular ao dirigir.

Ocorre que, em que pese o nobre objetivo do Autor e do Relator, é preciso lembrar que a legislação de trânsito já é suficientemente rígida e já contempla punições adequadas para coibir e evitar o uso do telefone celular no trânsito. E o próprio relator em seu voto faz menção ao artigo 252 do Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse sentido, vale enfatizar que de acordo com a Resolução n° 136, de 2 de abril de 2002, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a multa aplicável no caso da infração corresponde ao valor de R$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos), valor consideravelmente alto e capaz de coibir a utilização do telefone celular no trânsito. E porque ainda temos ocorrências desse tipo de infração? A resposta ecoa em um problema cultural e não de legislação.

O fato é que não se pode mudar a cultura de um povo tão somente com mensagens de advertência. É preciso mais que isso, é necessária uma ação proativa do Estado no sentido de conscientizar os cidadãos acerca do uso do telefone celular, situação também apontada pelo próprio relator da matéria.

Para exemplificar a efetividade a Ação Estatal, lembremo-nos do caso da faixa de pedestres em Brasília, Distrito Federal. Há alguns anos o Governo do Distrito Federal investiu em campanhas para conscientizar a população sobre a observância da faixa de pedestre. E o resultado foi extremamente positivo. As campanhas em rádio e televisão proporcionaram um resultado muito satisfatório e hoje Brasília é uma das poucas cidades do Brasil onde o motorista respeita de fato a faixa de pedestre.

Ocorre que inserir uma mensagem de advertência no software do celular não nos parece uma medida efetiva ou adequada para conscientização da população a respeito do uso do telefone celular.

Segundo informações da Indústria Elétrica e Eletrônica, o protetor de tela do equipamento de telefonia celular é um item que pode ser configurado de acordo com a conveniência e as preferências de cada usuário, semelhante ao que ocorre com o desktop dos microcomputadores, e retirar a liberdade de configuração do usuário pode resultar na sua insatisfação ao invés de apresentar-lhe um benefício.

Além disso, o descanso de tela para aparelhos celulares com desenho industrial do tipo *flip*, exigiria que o mesmo ficasse aberto até a entrada em operação do descanso de tela, o que resultaria na baixa eficiência da proposta, considerando que o comportamento habitual do usuário é de fechar o aparelho para encerrar uma chamada.

Adicionalmente, considerando que muitos aparelhos celulares contam com visor de tamanho reduzido, principalmente no segmento de aparelhos populares, a mensagem de advertência apresentada no descanso de tela não teria dimensões apropriadas para sua leitura de forma clara e eficiente, e o mesmo ocorre no caso dos cartões de recarga de créditos para celulares pré-pagos, os quais paulatinamente estão sendo substituídos por recargas virtuais.

O projeto também estabelece que caberá a Anatel a fiscalização do disposto no projeto legislativo, além de determinar a aplicação das sanções previstas no artigo 173 da Lei Geral de Telecomunicações (LGT - Lei no 9.472, de 16 de julho de 1997). Cumpre destacar que as competências atribuídas à Anatel são aquelas constantes na LGT, que determina caber à Agência a organização na exploração dos serviços de telecomunicações no País, não contemplando a disciplina da utilização das mensagens a serem insertas nos aparelhos de telefonia fixa ou móvel.

Entretanto, a inclusão de uma mensagem de advertência em destaque nas embalagens ou nos manuais dos telefones celulares contribuirá para informar os usuários acerca dos riscos de acidente de trânsito relacionados ao uso de telefones celulares ao volante.

Isto posto, discordamos, *data venia*, do substitutivo aprovado pela CDEIC, assim como do substitutivo apresentado pelo Relator, que incluiu Art. 315-A, § 1º, determinando que “os aparelhos móveis celulares conterão em seu software,

especificamente na proteção de tela, a seguinte mensagem de advertência: Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito."

Finalmente, nos parece que a proposição, como aprovada pela CDEIC e como defendida pelo relator vai de encontro ao avanço tecnológico, tornando o aparelho celular um veículo inapropriado de informações sobre a legislação brasileira.

Estamos convictos, portanto, de que o mais adequado é que a mensagem de advertência seja incluída na embalagem ou no manual do equipamento, assim como acontece com inúmeras outras informações de segurança dos telefones e outros produtos eletrônicos de consumo.

Pelas razões expostas acima, somos pela aprovação do Projeto de Lei n° 2.741, de 2003, conforme proposta original do Autor, Deputado Luiz Carlos Heinze, na forma do substitutivo anexo, e pela rejeição do PL nº 4.141/04, do Sr. Júlio Redecker, e do PL nº 4.196/04, do Sr. Pastor Reinaldo.

Sala da Comissão em 15 de junho de 2009.

Deputado Dr. NECHAR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003.
(Apensos PL nºs 4.141, de 2004, e 4.196, de 2004)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta lei acrescenta dispositivo ao Capítulo das Disposições Gerais e Transitórios da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência por texto, impressa, ou adesivada, nos manuais ou embalagens dos produtos de telefonia celular comercializados no País.

Art 2º. A Lei nº 9503, 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 ou os manuais de utilização de aparelhos, bem como impressos de propaganda de aparelhos, planos e serviços comercializados no País conterão, de forma impressa ou adesivada, a seguinte mensagem de advertência: *Utilizar o telefone celular ao volante é uma infração e aumenta os riscos de acidente de trânsito*.

§ 1º A mensagem de que trata o caput deverá estar escrita em português, de forma destacada, podendo ser impressa ou adesivada.

§ 2º A inobservância do disposto no caput sujeita as empresas infratoras a multa equivalente a 50% (cinquenta por cento) do valor de venda do produto, a ser recolhida em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos (FDD), de que trata o parágrafo único do 13 da Lei nº 7.347 de 24 de julho de 1985, e aplicada integralmente em campanhas educativas."

§ 3º A fiscalização do disposto no caput caberá aos órgãos de defesa do consumidor.

Art 3º. Fica proibido o repasse do custo atribuído a implementação das disposições contidas no Art. 315-A ao preço final do produto.

Art 4º. Esta Lei entra em vigor decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação."

Sala da Comissão, em 15 de junho de 2009.

Deputado DR. NECHAR

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O projeto em exame, de autoria do Deputado Luis Carlos Heinze objetiva incluir no Capítulo das Disposições Transitórias da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispositivo que obriga as embalagens dos produtos de telefonia celular comercializados no País contenham mensagem de advertência acerca do risco de acidente de trânsito relacionado ao uso de aparelho celular ao volante de veículo automotor.

À matéria foram apensados os Projetos de Lei nº 4.141/2004 e 4.196/2004.

Versa, sobre os referidos projetos de lei, matéria relacionada às especificidades e exigências que deveriam observar as empresas prestadoras de serviços de telefonia celular comercializados no País acerca das mensagens de alerta relacionadas ao uso indevido dos aparelhos celulares.

Submetidos inicialmente à Comissão de Desenvolvimento Econômico,

Indústria e Comércio, Projeto e apensos foram aprovados na forma do Substitutivo adotado, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Edson Exequiel, que, assim como o Parecer Vencido, do Deputado Giacobo, constituído na forma de voto em separado, também tratam acerca das mensagens de advertências e propõe a previsão de multa, em caso de inobservância por parte das empresas prestadoras de serviços de telefonia celular, a ser aplicada em favor do Fundo Nacional de Segurança e Educação par o Trânsito – FUNSET.

Posteriormente, ao tramitar pela Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Lei nº 2.741-B/2003, apensos e o Substitutivo adotado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, foram aprovados com subemenda substitutiva, nos termos do parecer reformulado do relator, Deputado Moises Avelino, com voto separado das Deputadas Fátima Pelaes e Rita Camata, que dispõe sobre os mesmos assuntos anteriormente apontados: especificidades a serem observadas nas embalagens dos produtos de telefonia celular e previsão de multas no caso do não cumprimento das exigências assinaladas.

Quando do trâmite na Comissão de Defesa do Consumidor, a matéria, que trata sobre os mesmos requisitos tratados nas comissões e proposições anteriores, não recebeu emendas no prazo regimental e fora aprovada, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Filipe Pereira, que apresentou complemento de voto. O Deputado Dr. Nechar apresentou voto em separado.

Na Comissão de Finanças e Tributação a matéria não recebeu emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Nos termos do art. 54, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão exclusivamente o exame dos *"aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual."*

O Projeto Lei em exame, seus apensos, subemenda substitutiva, adotada na Comissão de Viação e Transportes, e substitutivos adotados nas respectivas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Defesa do Consumidor, à medida que versam sobre assunto eminentemente normativo, ainda que tratem sobre a possibilidade de aplicação de multa pela não observância por parte das empresas prestadoras de serviços de telefonia celular, não trazem em seu bojo assuntos voltados a produzir eventuais impactos de ordem orçamentária e financeira

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição da receita da União, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.741/2003, dos Projetos

de Lei nº 4.141/2004 e 4.196/2004, 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.

Sala da Comissão, em 4 de agosto de 2010

Deputada LUCIANA GENRO

Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.741-C/03, dos PL's nºs 4.141/04 e 4.196/04, 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, nos termos do parecer da relatora, Deputada Luciana Genro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pepe Vargas, Presidente; Márcio Reinaldo Moreira e Guilherme Campos, Vice-Presidentes; Aelton Freitas, Alfredo Kaefer, Armando Monteiro, Arnaldo Madeira, Carlos Melles, Félix Mendonça, Gladson Cameli, João Dado, José Guimarães, Júlio Cesar, Luciana Genro, Luiz Carreira, Manoel Junior, Pedro Eugênio, Reinhold Stephanes, Ricardo Barros, Ricardo Berzoini, Silvio Costa, Takayama, Valtenir Pereira, Vignatti, Virgílio Guimarães, Andre Vargas, Celso Maldaner, Cleber Verde, Giovanni Queiroz, Leonardo Quintão, Lira Maia, Sebastião Bala Rocha e Zonta.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2010.

Deputado PEPE VARGAS
Presidente

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:
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;

c) 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.

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:

.....

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 4.802, 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) a obrigatoriedade terá implantação progressiva, sendo 30% no primeiro ano de vigência da lei, 50% no terceiro ano e 100% no quinto ano.

b) 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 7.909, DE 2010

(Do Sr. Moreira Mendes)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a obrigatoriedade da instalação de bicicletários junto aos logradouros públicos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

S U M Á R I O

I – Projeto Inicial

II – Projetos Apensados: 2583/2011 e 5849/2013

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º A Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte § 2º ao Art. 58, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

> "Art. 58. .....
>
> .....
>
> § 2º Deverão ser instalados bicicletários próximos aos locais de grande circulação e de instituições de ensino, nos termos a serem regulamentados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via."

Art. 2º Ficam os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito obrigados a adotar as providências para a implantação do disposto nesta Lei no prazo de 180 dias.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor em 180 dias a partir da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Com inspiração nos projetos aprovados no 5º Câmara Mirim, este projeto de lei pretende colocar em prática a proposição da aluna Patrícia Bezerra da Rocha, muito louvável e de grande utilidade para o tráfego nacional. Em seu texto, a aluna ressalta que a bicicleta apresenta inúmeras vantagens como meio alternativo ao uso do automóvel, e que seu uso deve ser incentivado pelo Poder Público. Dentre as suas qualidades, cita o fato de ser não poluente e ainda introduzir hábito de vida saudável.

De fato, o próprio Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 6º, estabelece que cabe à Política Nacional de Trânsito visar à segurança, à fluidez, ao conforto e à defesa ambiental, dentre outros. A instalação de bicicletários vai ao encontro dessas diretrizes, pois tende a incentivar o uso das bicicletas, diminuindo assim o impacto ambiental dos veículos nas grandes cidades, os inúmeros engarrafamentos, e estimulando a prática de exercícios físicos.

Em países em pleno desenvolvimento, a bicicleta está cada vez mais integrada ao cotidiano, e a sua utilização vem sendo incentivada, levando a uma

melhora no trânsito e nas condições do ar. Bicicletas não utilizam combustíveis fósseis, não aumentam o efeito estufa, não emitem poluentes, não contribuem para os altos índices de problemas respiratórios e não poluem as águas.

A prática de pedalar, além de ser um ótimo exercício cardiovascular, proporciona benefícios para a saúde e ainda é o modo mais econômico de transporte na cidade. Sem contar com a facilidade de encontrar estacionamento, caso este projeto seja aprovado.

Sabe-se que a falta de local adequado para estacionar com segurança a bicicleta é um dos fatores que dificultam a prática do ciclismo. O fomento ao uso de bicicletas para o transporte individual na malha viária urbana é uma ação não poluente, economicamente recomendável, socialmente benéfica e saudável.

Portanto, no intuito de facilitar as ações benéficas à população direcionadas ao trânsito, solicitamos aos nobres Pares o apoio para a aprovação de nossa proposta, tão singelamente sugerida e aprovada pelas crianças participantes do Câmara Mirim.

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

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.

.....

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.583, DE 2011

(Do Sr. Fábio Faria)

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7909/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os órgãos públicos federais ficam obrigados a construir e manter bicicletários, de acordo com as regras estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º Para efeito desta lei entende-se por:

I – suporte: a parte do bicicletário onde a bicicleta é apoiada e presa.

II – bicicletário: o conjunto de um ou mais suportes soldados numa mesma base ou colocados a intervalos regulares e fixados numa mesma área demarcada;

III - corredor: espaço entre dois conjuntos de suportes, necessário para o acesso aos suportes e a circulação dos ciclistas, medido de ponta a ponta dos pneus das bicicletas estacionadas no bicicletário.

Art. 3º O suporte deve apresentar as seguintes características:

I - sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;

II - Impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;

III - permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;

IV - ser adequado para bicicletas que tenham quadro sem tubo superior;

V - permitir que uma tranca "U" prenda a roda dianteira e o tubo inferior do quadro de uma bicicleta convencional;

VI - permitir que uma tranca "U" prenda a roda traseira e o tubo do selim do quadro de uma bicicleta convencional.

§ 1º A distância entre os suportes deve ser de no mínimo 75 (setenta e cinco) centímetros.

§ 2º O suporte deve ser resistente o bastante para não ser cortado ou arrancado com ferramentas comuns como alicates cortadores de arames, cortadores de tubos, chaves ou pés-de-cabra.

§ 3º Os grampos usados para prender os suportes no chão devem ser resistentes a vandalismo.

Art. 4º A largura do corredor entre conjuntos de suportes deve ser de no mínimo 120 (cento e vinte) centímetros.

Parágrafo único. Em áreas de tráfego intenso, onde muitos usuários estacionam ou retiram bicicletas ao mesmo tempo, a largura mínima do corredor deve ser de 180 (cento e oitenta) centímetros.

Art. 5º O bicicletário deve ser localizado respeitando-se as seguintes disposições:

I - deve situar-se ao longo da linha principal da aproximação do edifício e ser claramente visível ao longo desta linha de aproximação;

II - não pode estar distante mais do que 40 (quarenta) metros da entrada principal;

III – não pode obstruir a entrada do edifício ou prejudicar o fluxo de entrada e saída de pedestres.

Art. 6º O número de vagas do bicicletário deve ser adequado ao número de funcionários e de usuários do órgão público.

Parágrafo único. A construção ou ampliação do bicicletário deverá ser precedida da elaboração de estudo técnico que verifique o número de vagas demandadas.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Transitar pelas grandes cidades brasileiras, de carro ou ônibus, é um problema que se agrava a cada dia. O cidadão perde horas, de vida e de

trabalho, preso nos engarrafamentos, que se multiplicam e aumentam cada vez mais. Em muitas áreas das grandes cidades a velocidade média dos automóveis e ônibus é menor do que a de uma carroça. As soluções viárias que envolvem obras de engenharia, como duplicação de pistas e construção de tuneis e viadutos, são dispendiosas, ou seja, drenam recursos que poderiam ser destinados para outras necessidades, como educação e saúde. Quando envolvem a desapropriação de imóveis residenciais e comerciais, além do altíssimo custo, geram sérios problemas sociais. Essas obras, em muitos casos, também roubam das comunidades áreas verdes e espaços para os pedestres.

Os engarrafamentos custam caro para o bolso e a saúde das pessoas: aumentam o gasto com combustíveis, causam estresse e obrigam os passageiros e motoristas a respirarem gases poluentes. São danosos também para a economia em geral, principalmente em função das horas de trabalho perdidas. Além disso, agravam o problema de poluição do ar urbano e consequentemente, contribuem para o aumento das doenças respiratórias e dos gastos dos serviços públicos de saúde.

O uso da bicicleta como transporte nas cidades pode ajudar muito a melhorar o trânsito urbano, a qualidade do ar e a qualidade de vida das pessoas. Convém lembrar também que as bicicletas não produzem gases de efeito-estufa, o que é especialmente importante nesse momento em que a humanidade enfrenta, muito provavelmente, o mais grave problema ambiental da sua história, vale dizer, o aquecimento global da atmosfera. A substituição dos meios de transporte movidos a combustíveis fósseis é importante para reduzir a magnitude do problema.

O apoio ao uso da bicicleta como meio de transporte pode ser visto em inúmeras cidades, especialmente nos países mais desenvolvidos, com excelentes resultados. A transformação da bicicleta em um meio de transporte viável exige a construção de ciclovias seguras mas, também, de bicicletários adequados. A ausência de um local adequado e seguro para estacionar a bicicleta muitas vezes desestimula o seu uso.

O objetivo do presente projeto é obrigar os órgãos públicos federais a instalarem, de forma adequada, bicicletários para seus funcionários e usuários. Estamos seguros de que a medida estimulará o uso da bicicleta como meio de transporte, com os benefícios ambientais, sociais e econômicos acima indicados. Contamos, portanto, com o apoio dos ilustres pares nesta casa para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2011.

Deputado FABIO FARIA

PROJETO DE LEI N.º 5.849, DE 2013

(Do Sr. Policarpo)

Dispõe sobre a reserva de vagas para bicicletas e veículos não poluentes em estacionamentos públicos e privados.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7909/2010.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. Esta lei regula, em todo o território nacional, a reserva de vagas para bicicletas em estacionamentos públicos e privados.

Art. 2º. Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas, devidamente sinalizadas, para bicicletas e veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica.

§1º. As vagas para bicicletas a que se refere o caput deste artigo devem ser disponibilizadas em número equivalente a dois por cento do total, garantidas, no mínimo, cinco vagas, devidamente estruturadas, sinalizadas e com as especificações técnicas que atendam às normas técnicas vigentes.

§2º. As vagas para veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio ou energia solar a que se refere o caput deste artigo devem ser disponibilizadas em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga para os veículos movidos a energia não poluente.

Art. 3º. Os estacionamentos privados de uso coletivo deverão dispor de espaço reservado à guarda de bicicletas em percentual não inferior a cinco por cento do número total de vagas que tiver destinadas a veículos automotores.

Art. 4º. Os estacionamentos privados de uso coletivo deverão dispor de vagas, devidamente sinalizadas, para veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio,

energia solar ou eólica, em percentual não inferior a dois por cento do número total de vagas que tiver destinadas a veículos automotores.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição se reveste de uma preocupação que merece a apreciação do Poder Legislativo, em busca de estimular a utilização de energias que minimizem a utilização de energias poluentes e possam contribuir com a contenção do aumento do fluxo de veículos automotores no trânsito urbano.

É público que diversos países europeus e alguns na América têm adotado políticas no mesmo sentido. Sendo certo, que as experiências obtidas em cenário internacional tem se demonstrado exitosas à finalidade que se propõem.

No Brasil, há a urgente necessidade de estímulo às medidas de contenção ao trânsito caótico das megalópoles e utilização de energias não poluentes.

Devemos lembrar que o Brasil é internacionalmente conhecido por suas vastas fauna e flora, que bem se sabe, são grandes prejudicados com a utilização dos combustíveis poluentes.

Além disso, a vida humana tem a sua saúde prejudicada pelos males dos poluentes emitidos, com os impactos ambientais causados pelo uso de combustíveis, com a poluição sonora e visual causada pelos veículos movidos a combustível e com os transtornos dos infindáveis congestionamentos que já se tornaram cotidianos nas megalópoles brasileiras.

Diante disso, medidas que estimulem a utilização de meios de transporte como a bicicleta, bem como a produção de outros meios de transporte que utilizem energia limpa é medida urgente e que necessita de imediata apreciação pelo Poder Público.

Esta Casa de Leis, por meio da presente proposição, poderá contribuir com as referidas políticas e estimular a viabilização de importantes melhorias para a vida dos brasileiros.

Devemos destacar que a proposição não gera despesa nem renúncia de receita, já que os veículos que utilizam energia limpa, salvo as bicicletas, geram recolhimento de impostos normalmente.

Além do exposto, é importante lembrar que a medida se consubstanciará em estímulo aos fabricantes e montadores de veículos a produzir em larga escala veículos movidos por energia limpa.

Além da redução da dependência dos combustíveis fósseis e da poluição nas grandes cidades, a produção e uso de veículos movidos a energia limpa no país criaria empregos especializados e agregaria valor à produção industrial. De forma a estimular a produção e consumo de veículos movidos a energia limpa no Brasil.

De outro lado, o Secretário-geral das Organização das Nações Unidas (ONU), Ban Ki-moon, já se manifestou dizendo que espera que a cultura da bicicleta continue crescendo nas cidades. Segundo ele, a bicicleta não é apenas um meio de transporte de baixo carbono, mas também é benéfica para a saúde das pessoas e uma importante ferramenta para o desenvolvimento sustentável.

A mobilidade sustentável deve ser uma das questões centrais da atenção do Parlamento, pois, reflete uma grande e justa preocupação da sociedade.

Portanto, a presente proposta se mostra módica, mas voltada para o plantio de uma semente que deverá germinar em uma política voltada para o bem comum da sociedade e que poderá convergir com outras medidas que visam estimular o uso de bicicletas e veículos que utilizem energia não poluente.

Ante o exposto, pela relevância do projeto, e pelos benefícios que dele advirão, espero dos nobres pares apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de junho de 2013.

POLICARPO
Deputado Federal - PT/DF

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:

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.

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. 3º. 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. 4º 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. 5º 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. 6º 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. 7º 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. 8º 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 n^{os} 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;

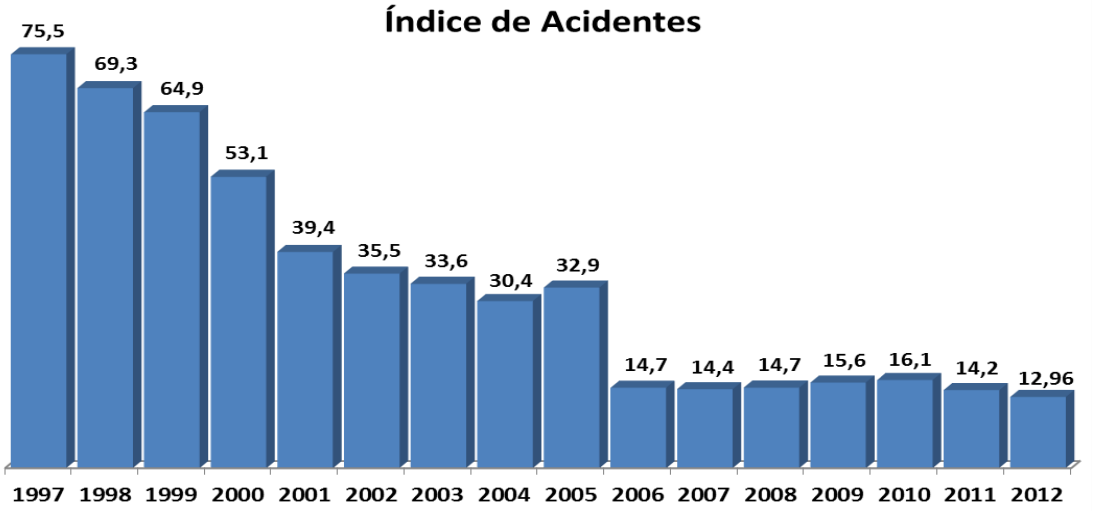
c) quando a barreira basculante estiver na posição horizontal, ou já tiver iniciado seu movimento no sentido de atingir tal posição;

d) a desobediência à sinalização de agente balizador."

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

JUSTIFICAÇÃO

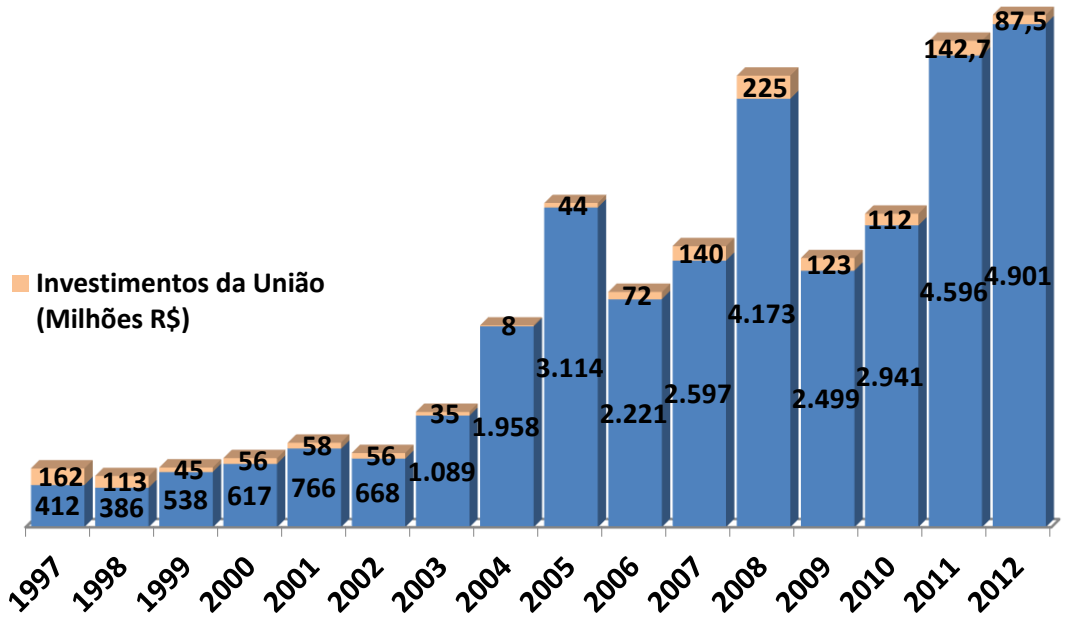
Nos últimos anos as concessionárias vêm buscando de forma positiva a redução do numero de ocorrências ferroviárias, com expressiva evolução nos resultados dentro na malha ferroviária do Brasil, conforme tabela abaixo:



	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.

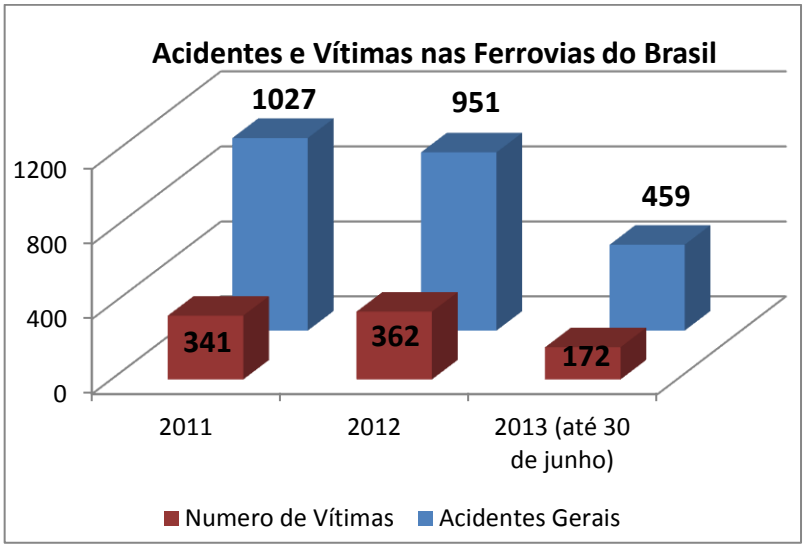
As reduções foram ocasionadas pelos diversos investimentos e melhorias que as concessionarias veem trazendo para dentro de suas malhas ao longo dos últimos anos. Dentre esses investimentos, podemos destacar como principais, aqueles relativos a material rodante, via permanente, sistemas de controle de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

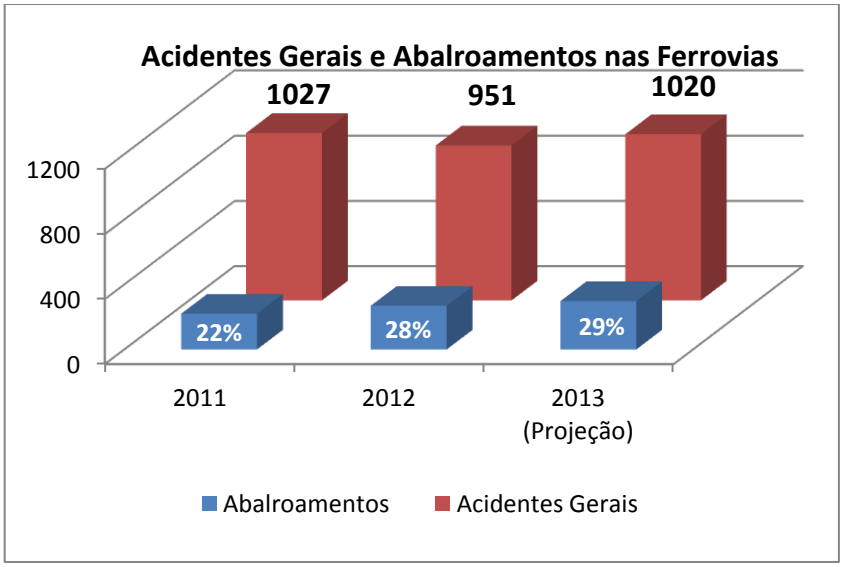
No Brasil, hoje, existem aproximadamente de 12,3 mil cruzamentos entre ferrovias e rodovias ou ferrovias e estradas, as chamadas passagens em nível, dentre as quais 2.659 são consideradas críticas. Mais de 60% dos acidentes envolvendo trens acontecem nesses cruzamentos e têm como principal causa à imprudência 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.

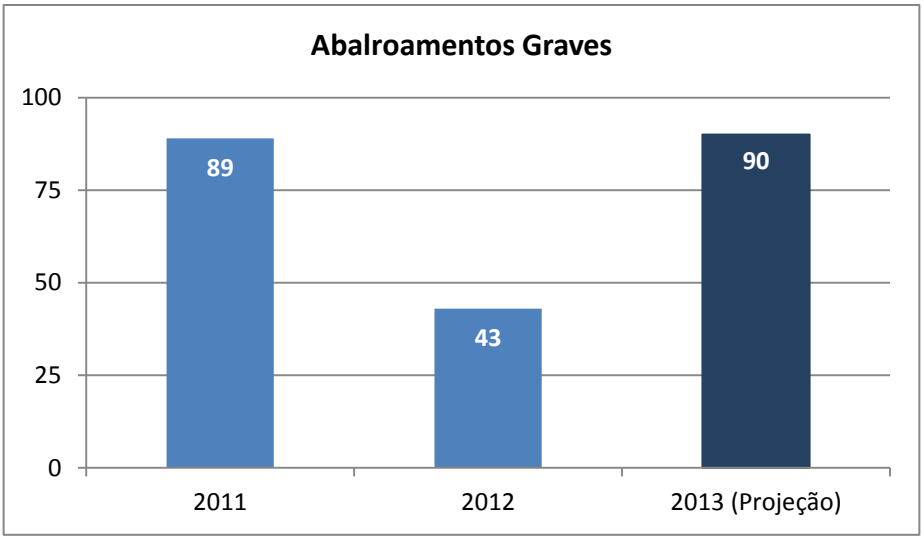


Ano	Acidentes Gerais	Abalroamentos	Percentual
2011	1027	220	22%
2012	951	269	28%
2013 (Projeção)	1020	298	29%

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. 9º 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. 10º 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. 11º 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. 12º 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:

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

II- 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 com motor	Potência	Habilitação	Fundamentação Legal
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. 13º 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. 14º 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. 15º 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. 16º 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 de de 2014.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA** – PSB/PE

PROJETO DE LEI N.º 7.680, DE 2014

(Do Sr. Zé Vieira)

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, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 2.583/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 17º Esta Lei acrescenta art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Art. 18º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

> Art. 19-A. Todos os órgãos e entidades da administração direta e indireta nas esferas federal, estadual e municipal deverão instalar, em suas dependências, bicicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos para o local de trabalho.

Art. 19º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A edição da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), entre outras providências, representou um passo importantíssimo para a melhoria das condições de mobilidade urbana em nosso País. A referida norma legal traz os princípios sobre

os quais se fundamenta a PNMU e as diretrizes que deverão orientá-la, entre as quais destacamos a prioridade para os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e para os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Não obstante, o texto da lei confere importância maior à regulação do serviço de transporte público coletivo, perdendo a oportunidade de introduzir mecanismos de incentivo à adoção dos modos de transportes não motorizados, entre os quais a bicicleta desponta com grande relevância. O uso da bicicleta como meio de transporte vem sendo cada vez mais comum nas cidades brasileiras, com reflexos positivos para a mobilidade urbana e para a promoção da qualidade de vida dos usuários. Ademais, o incentivo a esse tipo de transporte é medida ecologicamente correta, contribuindo para a melhoria dos níveis de poluição nos centros urbanos.

Diante desses fatos, e considerando que a Lei nº 12.587/2012 também dedica um capítulo às atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no campo da PNMU, decidimos sugerir a inclusão, entre tais atribuições, da obrigação de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Trata-se de medida simples, mas capaz de colaborar para que um número cada vez maior de pessoas utilizem a bicicleta em seus deslocamentos diários. Por esse motivo, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 05 de junho de 2014.

Deputado **Zé Vieira**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 IV
DAS ATRIBUIÇÕES

.....

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

.....
.....

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. 20º 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. 21º 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. 22º 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.....

.....

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

b) 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 247, DE 2015

(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Altera o inciso IV do art. 138 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 Esta lei dá nova redação ao inciso IV do art. 138 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 2º O inciso IV do art. 138 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 138. .....

IV – não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves ou médias durante os doze últimos meses.

....." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor 30 (trinta) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se a presente proposta de reapresentação do Projeto de Lei nº 3.627, de 2008, de autoria do Ex-Deputado Federal Vieira da Cunha, do meu partido, com o objetivo de alterar o inciso IV do art. 138 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Referido projeto foi arquivado nos termos do artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, mas mantém-se oportuno e atual, como se pode ver das razões que o justificaram à época de sua apresentação:

> *"O Código de Trânsito Brasileiro reserva capítulo próprio DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES (Capítulo XIII) não por acaso. Entendeu o legislador que tratando-se de condutores de escolares, sobretudo crianças e adolescentes,*

impunha-se estabelecer norma diferenciada, de forma a preservar a integridade física daqueles que pelo motorista de transporte escolar são conduzidos.

Assim, deu-se redação ao dispositivo estabelecendo requisitos que devem ser observados por aqueles que pretendem a condução de escolares, que além da idade superior a vinte e um anos; habilitação na categoria D; aprovação em curso especializado; também devem observar o não cometimento de nenhuma infração grave ou gravíssima, ou mesmo ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses.

É justamente no último requisito supramencionado que reside o problema da legislação em vigor, impondo-se adequação redacional que, de um lado, preserve os requisitos diferenciados para os motoristas de transporte escolar, mas que, por outro lado, não crie impedimentos ao exercício da profissão.

Mantida a redação, tal como se encontra no Código de Trânsito Brasileiro, evidencia-se exacerbada discriminação dos motoristas de transporte escolar quando comparados com os demais motoristas profissionais, como de transportes coletivos (ônibus) ou transportadores (caminhões). A discriminação aqui mencionada repousa no requisito de ausência de infração de trânsito definida como grave no prazo dos doze últimos meses.

Entendemos que não há como se imputar ao condutor de transporte escolar requisito tão rigoroso, considerando que as infrações de trânsito de menor potencialidade ofensiva abarcam consideráveis hipóteses no instituto de trânsito codificado, e seu extremado rigor, diferentemente dos motoristas de veículos de carga ou de passageiros (caminhões e ônibus, respectivamente), impede que esses profissionais exerçam sua atividade, além de se apresentar como discriminatório.

Observe-se que: parar o veículo afastado da guia da calçada de cinquenta centímetros a um metro; transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão do outro condutor; conduzir o veículo com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas; por exemplo, todas infrações graves, difere muito das infrações gravíssimas, como: transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais; dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública ou os demais veículos; disputar corrida por espírito de emulação; ou, promover, na via, competição esportiva e demonstração de perícia em manobras de veículos, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Assim, esperamos merecer apoiamento dos nobres Pares deste Parlamento para o presente projeto de lei que altera a redação do art. 138 do Códex de Trânsito, preservando o caráter distintivo e garantidor dos quesitos indispensáveis aos condutores de veículos de transporte escolar, mas suprimindo os excessos do regramento tidos como discriminatórios."

Desta forma, por concordar com os argumentos despendidos na justificativa colacionada, que demonstra a necessidade da proposta, cujo autor entendeu oportuna a sua reapresentação, espero aprovação rápida do presente

Projeto de Lei, alterado por emenda apresentada na Comissão de Viação e Transportes.

Sala das Sessões, 09 de fevereiro de 2015.

Dep. 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.

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.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

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

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

.....

.....

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 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

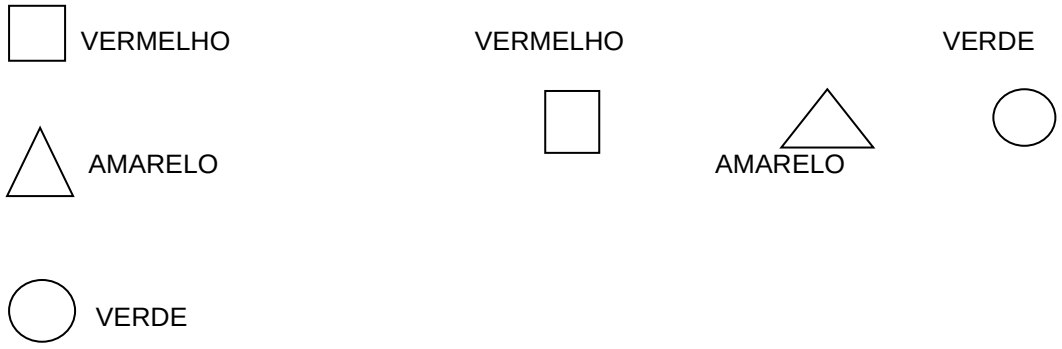
Compõe-se de luzes de cores e formas preestabelecidas, agrupadas num único conjunto, dispostas verticalmente ao lado da via ou suspensas sobre ela, podendo nestes casos serem fixadas horizontalmente.

.....”

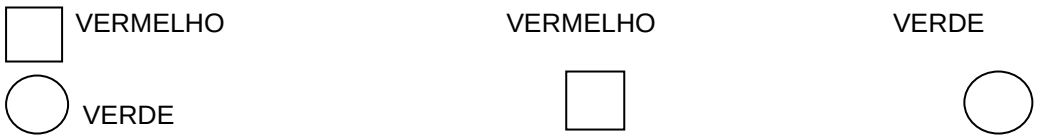
4.1.3 – TIPOS

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.

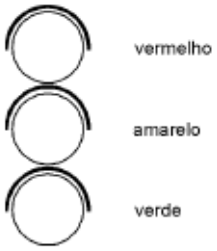
- **Amarela**: indica "atenção", devendo o condutor parar o veículo, salvo se isto resultar em situação de perigo.

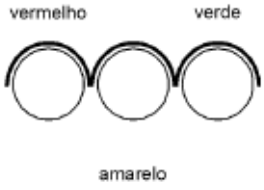
- **Verde**: indica permissão de prosseguir na marcha, podendo o condutor efetuar as operações indicadas pelo sinal luminoso, respeitadas as normas gerais de circulação e conduta.

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

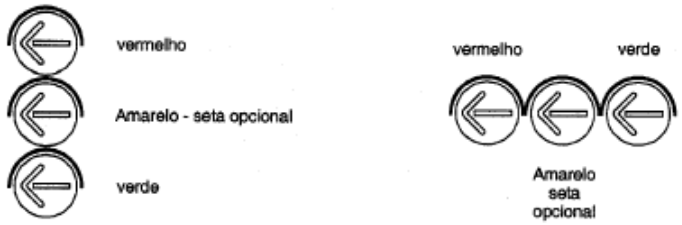
- **Compostos de duas indicações luminosas**, dispostas na seqüência preestabelecida abaixo. Para uso exclusivo em controles de acesso específico, tais como praças de pedágio e balsa.



- **Com símbolos**, que podem estar isolados ou integrando um semáforo de três ou duas indicações luminosas.

Exemplos:

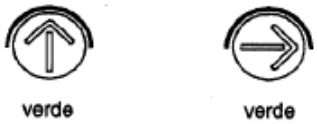
DIREÇÃO CONTROLADA



CONTROLE OU FAIXA REVERSÍVEL



DIREÇÃO LIVRE



b) Para Pedestres

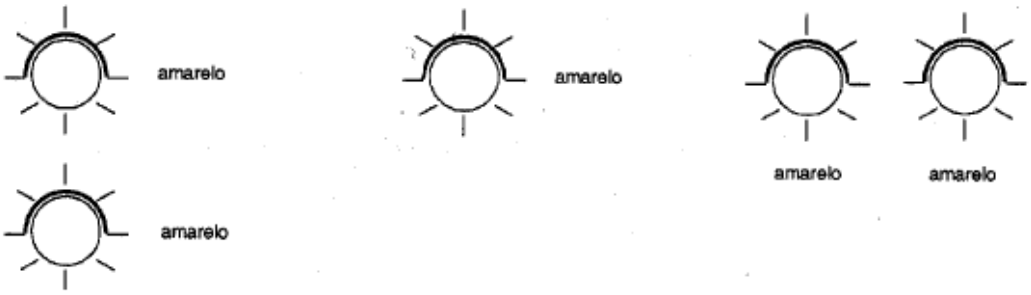


4.2. SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DE ADVERTÊNCIA

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:

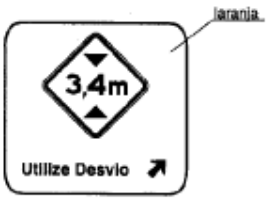
Sinalização vertical de Advertência ou de Indicação	Cor utilizada para Sinalização de Obras
Fundo	Laranja
Símbolo	Preta
Orla	Preta
Tarjas	Preta
Setas	Preta
Letras	Preta

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:



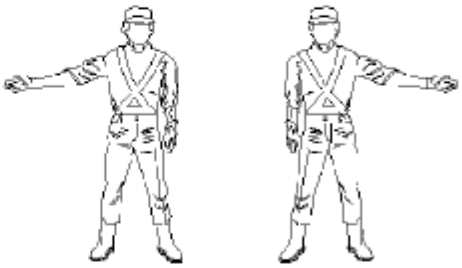


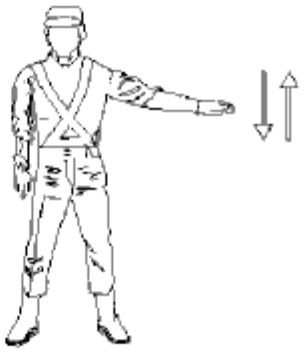
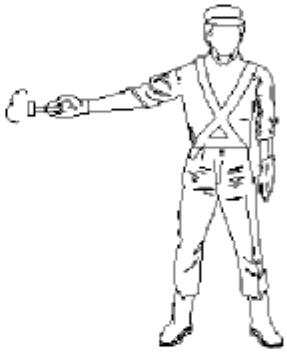


6. GESTOS

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. 2º 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.

Sala das Comissões, em

Deputado **HIDEKAZU TAKAYAMA**

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

[1] Cadastro Nacional de Bicicletas Roubadas - http://www.bicicletasroubadas.com.br/ - acessado em 20.4.2015.

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:

.....

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

[2] http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php?lang=%C3%82%EF&codmun=330455&search=|rio-de-janeiro

o licenciamento anual (não estamos contabilizando as outras hipóteses de vistoria), teríamos quase 15.800 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 1.584, DE 2015

(Do Sr. Paulo Teixeira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio de aplicativo ou de qualquer serviço tecnológico.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014,

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Emendas apresentadas (2)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para explicitar a necessidade de autorização do poder concedente para a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros mediante o uso de aplicativos ou outros serviços tecnológicos.

Art. 2º O art. 135 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 135. .....

Parágrafo único. A prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer outro serviço tecnológico está sujeita à autorização do poder público concedente de que trata o *caput*. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Temos acompanhado atualmente uma disputa entre os taxistas e os prestadores de serviço que se utilizam de aplicativos tecnológicos para intermediar a contratação desse serviço. O caso mais recente é o do aplicativo denominado “uber”, o qual é apresentado como sendo uma plataforma de tecnologia que une o passageiro em busca de transporte confiável e motoristas autônomos.

Essa disputa redundou no ajuizamento de ação judicial pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi no Estado de São Paulo contra a Uber do Brasil, sob o argumento de que a atividade prestada por intermédio desse aplicativo é privativa dos taxistas e que, pelo fato de não haver autorização para a sua prestação, ele é caracterizado como um serviço clandestino.

De fato, a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, prevê como “atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros”.

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, determina, em seu art. 135, que "os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente".

Já a Resolução nº 4.287, de 13 de março de 2014, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros, define, no parágrafo único do art. 1º, como serviço clandestino “o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente".

Os ordenamentos jurídicos citados levam-nos à conclusão de que o serviço prestado por intermédio do aplicativo uber pode, efetivamente, ser

considerado clandestino, uma vez que, a nosso ver, se destina ao transporte público remunerado de passageiros, sem que esteja para tanto autorizado.

Cabe aqui ressaltar a diferença entre esses serviços e a simples carona, que é legal, nos termos do art. 736 do Código Civil Brasileiro, pois não se subordina às normas do contrato de transporte de pessoas por ser feito **gratuitamente**, por amizade ou cortesia.

Diante dessa situação, visando a conciliar a posição dos taxistas com a dos motoristas que se utilizam de aplicativos tecnológicos, estamos apresentando o projeto de lei em epígrafe. O seu objetivo é o de condicionar a prestação do serviço por meio do uso dessas novas tecnologias à devida autorização por parte do respectivo poder concedente.

Uma vez que a licença ou permissão seja concedida, os prestadores do serviço não mais poderão ser caracterizados como clandestinos, legitimando a sua prestação. Caberá à autoridade competente disciplinar os meios como se dará essa autorização, levando-se em conta a realidade de cada área de atuação.

Esperamos com essa iniciativa contribuir para reduzir a litigiosidade que temos verificado no trato desse assunto entre as partes interessadas.

Diante de tudo o que foi exposto, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de maio de 2015.

Deputado PAULO TEIXEIRA

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. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

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.

.....
.....

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.
.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 4287 DE 13 MARÇO DE 2014

Estabelece procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DAL - 027, de 13 de março de 2014, no que consta do Processo nº 50500.175182/2013-31;

Considerando que compete à ANTT assegurar aos usuários a prestação adequada dos serviços, especialmente garantindo a segurança dos passageiros nas viagens, conforme disposto no art. 28, inciso I, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

Considerando que cabe à ANTT coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados, nos termos do Art. 26, § 6º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e Art. 32, inciso III, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998;

Considerando que o Parágrafo Único do art. 3º da Lei nº 10.871 de 20 de maio de 2004, prevê que no exercício das atribuições de natureza fiscal ou decorrentes do poder de polícia, são asseguradas aos ocupantes dos cargos de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres e Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres, as prerrogativas de promover a apreensão de bens; e

Considerando que a Nota nº 4064-3.5.3.6/2011/PFANTT/GF/AGU, da Procuradoria-Geral desta Agência, recomendou que, para aplicação da medida administrativa de apreensão de bens, é aconselhável o devido disciplinamento por meio de Resolução a ser exarada por esta Agência Reguladora,

Resolve:

Art. 1º Estabelecer procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros.

Parágrafo único. Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente.

Art. 2º Constatada a realização de serviço clandestino no âmbito de competência da ANTT, serão realizados os seguintes procedimentos pela fiscalização:

I - autuação da empresa infratora, com base na penalidade correspondente, estabelecida em resolução da ANTT;

II - transbordo dos passageiros para veículo regularizado, com deslocamento até o terminal rodoviário ou ponto de parada indicado pela fiscalização;

III - apreensão do veículo; e

IV - remoção, quando for o caso.

§ 1º O deslocamento dos passageiros, a que se refere o inciso II, poderá ser realizado, a critério da fiscalização, no veículo da empresa infratora, desde que escoltado por viatura e observadas as condições de segurança durante o transporte.

§ 2º Na aplicação do disposto no inciso III deste artigo, o veículo deverá ser removido para o depósito público ou privado credenciado e indicado pela fiscalização.

.....
.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

PARTE ESPECIAL

LIVRO I
DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....

TÍTULO VI
DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

.....

CAPÍTULO XIV
DO TRANSPORTE

.....

Seção II
Do Transporte de Pessoas

.....

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA MODIFICATIVA 1

Alterem-se as disposições contidas no artigo 1º do Projeto de Lei nº 1584/2015, adotando-se seguinte redação:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera redação do art. 12, e exclui o art. 12-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando explicitar a necessidade de autorização do poder concedente para a prestação de serviço remunerado de transporte individual ou coletivo de passageiros aberto ao público mediante o uso de aplicativos de celulares, ou quaisquer outros meios de comunicação existentes e futuras inovações tecnológicas.

Art. 2º. O art. 12 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 12. O serviço remunerado de transporte individual de passageiros aberto ao público deverá ser autorizado, organizado, disciplinado e fiscalizado pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene, utilidade pública, qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

§1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

§4º É vedado a qualquer motorista prestar o serviço a que se refere o caput sem a devida autorização do poder concedente, independentemente do método de contratação ou disponibilização do serviço.

§5º Fazem parte dos métodos de contratação e disponibilização referidos no parágrafo anterior os aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado, baseado em qualquer dispositivo ou plataforma tecnológica existente ou que venha a existir.

Art. 3º Fica revogado o art. 12-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA

A inovação tecnológica é importante e traz benefícios à sociedade, porém sua utilização deve seguir a regulamentação vigente ou ser devidamente regulamentada, quando necessário para evitar que o processo inovador se desvirtue transformando-se em mecanismo clandestino, que desrespeite o estado de direito, contrarie as políticas públicas estabelecidas pelo Governo, dificulte a fiscalização e não atenda aos interesses da sociedade.

Para conferir segurança jurídica ao serviço remunerado de transporte individual de passageiros, seja ele solicitado ou disponibilizado por aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou não, fazem-se necessárias

alterações do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão, de agosto de 2015.

Dep. RICARDO IZAR
PSD/SP

EMENDA MODIFICATIVA 2

Altere-se o art. 2º do PL 1584/2015 do 1º do Projeto de Lei nº 1584/2015, adotando-se seguinte redação:

> Art. 2º. O art. 135 da Lei nº 9.503 de 1997, passa vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:
>
> Art. 135. .....
>
> § 1º Os veículos a que se refere o caput só poderão ser utilizados para prestar serviço remunerado de transporte individual de passageiros se estiverem devidamente autorizados pelo poder público concedente, independentemente do método de contratação ou disponibilização do serviço.
>
> § 2º Fazem parte dos métodos de contratação e disponibilização referidos no parágrafo anterior os aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado, baseado em qualquer dispositivo ou plataforma tecnológica existente ou que venha a existir.

JUSTIFICATIVA

A inovação tecnológica é importante e traz benefícios à sociedade, porém sua utilização deve seguir a regulamentação vigente ou ser devidamente regulamentada, quando necessário para evitar que o processo inovador se desvirtue transformando-se em mecanismo clandestino, que desrespeite o estado de direito,

contrarie as políticas públicas estabelecidas pelo Governo, dificulte a fiscalização e não atenda aos interesses da sociedade.

Para conferir segurança jurídica ao serviço remunerado de transporte individual de passageiros, seja ele solicitado ou disponibilizado por aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou não, fazem-se necessárias alterações do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão, de agosto de 2015.

Dep. RICARDO IZAR
PSD/SP

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 1.667, DE 2015

(Da Sra. Renata Abreu)

Dispõe sobre a vedação da prestação de transporte público individual remunerado nos casos que se especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica vedada a prestação de transporte público individual remunerado por pessoas físicas ou jurídicas que não atendam as características do veículo e do condutor exigidas pela autoridade de trânsito.

Parágrafo Único **-** Inclui-se na vedação do serviço vedado no caput a disponibilização por meio de aplicativos de celulares, sítios de internet, rádio ou quaisquer outros meios de comunicação existentes e futuras inovações tecnológicas.

Art. 2º - Ficam vedadas também as lojas virtuais de disponibilizarem os aplicativos gratuitos ou pagos para serviços proibidos por esta lei.

Parágrafo Único – Para os casos de descumprimento desta lei, poderá a loja virtual ser impedida de disponibilizar quaisquer outros aplicativos ao usuário no país.

Art. 3º - Em caso de descumprimento os prestadores de serviços de transporte individual remunerado que não atendam as características do veiculo e de seu condutor ficam sujeitos à legislação municipal vigente.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Advento de novas tecnologias permitiu alcançar facilidades e vantagens antes inimagináveis.

Embora não seja uma consequência direta desta novas tecnologias, a economia participativa encontrou nela campo fértil ao seu desenvolvimento.

Não obstante ao fato algumas distorções são de inevitável surgimento. Uma delas é o serviço de carona mediante remuneração.

Os aplicativos que deveriam simplesmente intermediar motoristas e passageiros que tenham um mesmo destino e possam dividir os custos, reduzido assim

as despesas com veículo e mitigando as emissões de poluentes pela diminuição do uso do carro, passaram a funcionar como forma complementar ou mesmo principal de renda de motoristas que viram no sistema uma nova atividade profissional.

Competem assim com os serviços de transporte individual remunerado de passageiros, os táxis. Estes possuem regulamento próprio de organização, normas obrigatórias para o veículos e seu condutor e fiscalização por parte dos órgãos públicos utilizando-se de seu poder de polícia.

A prestação de serviço similar sem as mesmas regras incorre não apenas em competição desigual uma vez que os serviços prestados pelo aplicativo não pagam as mesmas taxas e impostos, mas também põe em risco a segurança dos passageiros por estar sujeita a mesma regulamentação.

Assim as normas vigentes para veiculo e condutor são ignoradas, ou ainda o sistema criou uma regulamentação e fiscalização própria, privatizando assim a função estatal de produzir normas e seu poder de polícia em fiscalizar.

Visando preservar a segurança dos passageiros e o ordenamento legal submetemos o presente projeto de lei à apreciação do Congresso Nacional. Em razão da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres pares.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2015.

Deputada RENATA ABREU – PTN/SP

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. 23º 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. 24º 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. 25º 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. 26º 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. 27º 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. 28º 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. 29º 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.

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 2.220, DE 2015

(Do Sr. Veneziano Vital do Rêgo)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever um percentual mínimo de espaço, em estacionamentos, para os veículos de transporte não motorizado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5849/2013.

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, para adicionar, entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a serem utilizados pelos entes federativos, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais.

Art. 2º O art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 23 .....

.....

Parágrafo único. Para o estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, prevista no inciso V,

fica ainda contemplada, como instrumento de gestão, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O uso de veículos não motorizados para o deslocamento de pessoas tem sido crescentemente destacado como alternativa de sucesso para a melhoria da mobilidade urbana, da qualidade ambiental e da saúde e bem-estar físico e mental dos usuários.

É importante recordar, no entanto, que, para a efetiva implementação de uma política de substituição relativa do transporte motorizado pelo não motorizado, é necessária, além das ciclovias, a previsão de espaços e equipamentos urbanos que permitam a guarda das bicicletas em condições de conforto e segurança, dando aos usuários a real possibilidade da adoção desses veículos em seus deslocamentos cotidianos.

Nesse contexto é que propomos a modificação na Lei nº 12.587, de 2012, para que os entes federativos tenham ainda esse novo instrumento de política pública para promoverem o uso da bicicleta, contribuindo para a melhoria significativa da mobilidade urbana.

Esperamos que a proposição receba o apoio dos nobres Pares para sua célere tramitação, sendo bem-vindas propostas que visem ao seu aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 02 de julho 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 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 V
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.316, DE 2015

(Do Sr. Laudivio Carvalho)

Altera o art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vedar a circulação de carros particulares acionados por aplicativos eletrônicos ou qualquer outro dispositivo

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vedar a circulação de carros particulares acionados por aplicativos eletrônicos ou qualquer outro dispositivo.

"Art. 135. .....

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput, é proibido a circulação de veículos para transporte de passageiros, sem autorização do poder público, que são acionados por meio de aplicativos eletrônicos de "smartphone" ou qualquer outra tecnologia." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem por finalidade de atualizar o Código de Trânsito Brasileiro para tratar dos transportes particulares que são acionados por meio de aplicativos eletrônicos, conhecidos como "UBER", que realizam transporte irregular de passageiros.

Sem acompanhamento dos órgãos de trânsito e de segurança pública, este novo serviço de transporte opera na clandestinidade expondo em perigo a vida de seus passageiros e causando concorrência desleal com milhões de taxistas pelo Brasil.

Esta nova modalidade de transporte clandestino tem trazido preocupação para a sociedade e merece ter toda atenção do Congresso Nacional para dar solução adequada.

Ressaltando que todas as cidades brasileiras são bem atendidas por serviço de táxi com prestação de serviço de qualidade e fiscalizados pelo Poder Público.

Considerando o mérito e o alcance social da iniciativa, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de julho de 2015.

Deputado **LAUDÍVIO CARVALHO**

PMDB-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 XII
DO LICENCIAMENTO

.....

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.317, DE 2015

(Do Sr. Aliel Machado)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, e a Lei nº 12.527, de 2011, para dispor sobre o acesso a informações relativas ao uso de veículos oficiais ou a serviço do poder público.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 8085/2014.

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 oficiais ou a serviço do poder público, dispositivo de rastreamento e acrescenta o inciso IX ao § 3º do art. 8º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal, para garantir o acesso aos dados relativos ao uso desses veículos.

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 – para os veículos oficiais, de propriedade da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios ou a serviço do poder público, dispositivo de rastreamento, nos termos de regulamentação do Contran.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do *caput* deverá ser atendida no prazo de 24 (vinte e quatro) meses contados a partir da regulamentação do Contran." (NR)

Art. 3º O § 3º do art. 8º da Lei nº 12.527, de 2011, que regula o acesso a informações, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

"Art. 8º .....

.....

§ 3º .....

.....

IX – adotar as medidas necessárias para garantir o acesso aos dados relativos ao uso de veículos oficiais ou a serviço do poder público, obtidos por meio dos dispositivos de rastreamento, nos termos do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997.

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A transparência no poder público é uma bandeira que há tempos vem sendo levantada por diversos segmentos da sociedade brasileira. A Lei nº 12.527, de 2011, conhecida como "Lei de Acesso à Informação" representa importante conquista nessa luta pela democracia e pelo combate à corrupção. Por meio desse relevante instrumento legal, qualquer cidadão brasileiro pode ter acesso a dados, documentos e informações relativas às ações do poder público, aos gastos públicos, entre outros, e pode, assim, exercer o controle do Estado.

Com o avanço tecnológico, sobretudo com a disseminação e a facilidade do acesso à rede mundial de computadores (*internet)*, esses dados se

tornam cada vez mais disponíveis e acessíveis à população, permitindo a atuação de fiscalização e controle de forma mais efetiva, principalmente nas questões relativas ao mau uso do dinheiro público.

Todavia, quando se trata do controle do uso dos veículos oficiais, ainda se percebe grande ineficiência, seja por falhas na fiscalização da gestão dos veículos, seja por corrupção entre gestores, servidores e/ou pessoas do setor privado. Faltam meios e vontade política para coibir o uso indevido de viaturas, ambulâncias e outros veículos oficiais. O resultado da negligência estatal são as repetidas denúncias de escândalos a respeito do tema.

No dia 13 de junho de 2015, por exemplo, foram divulgadas na Rede Globo imagens de servidores da Prefeitura Municipal de Sorocaba, em São Paulo, usando veículos da prefeitura para serviços particulares. Até mesmo ambulâncias foram flagradas transportando cestas básicas de servidores, ao invés de serem usadas para o fim a que se destinam, ou seja, o transporte de pacientes. Esse é apenas mais um entre tantos casos de ilegalidade no uso de recursos públicos.

Sendo assim, com o intuito de coibir essa prática indevida, apresentamos este projeto de lei, que busca ampliar o alcance da Lei de Acesso à Informação, fazendo uso da tecnologia em favor do bem público. De um lado, a medida propõe a alteração do Código de Trânsito Brasileiro, ao estabelecer a obrigatoriedade da instalação de dispositivos de rastreamento em todos os veículos oficiais, tanto nos de propriedade da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, quanto naqueles a serviço do poder público, permitindo o controle e o registro de todo o deslocamento realizado pelos veículos. De outro, pretende incluir na Lei de Acesso à Informação a garantia de que esses dados sejam disponibilizados ao cidadão.

O rastreador se utiliza da tecnologia do GPS (posicionamento global por satélite) e disponibiliza vários recursos ao usuário. Por meio do sistema, é possível localizar o veículo, rastreá-lo, registrar todo o itinerário realizado e a velocidade desenvolvida no percurso e até mesmo bloquear o funcionamento do motor caso o veículo ultrapasse determinada distância limite permitida. Todas as informações podem ser passadas para um computador ou mesmo um aparelho celular, possibilitando acesso instantâneo e remoto.

Atualmente, existem vários fabricantes e diversos modelos no mercado. Dessa forma, nota-se grande competitividade no setor, fazendo com que o equipamento possa ser adquirido a preços cada vez mais acessíveis. Além disso, se

comparado com a economia a ser proporcionada aos cofres públicos, o custo dos rastreadores é significativamente menor.

Importa destacar a exitosa experiência que tivemos na Presidência da Câmara de Vereadores do Município de Ponta Grossa, no Paraná. Nos primeiros seis meses de mandato, realizamos licitação para aquisição dos dispositivos de rastreamento, que foram instalados em toda a frota da Casa. Em pouco mais de um ano após a implantação do equipamento, constatou-se a significativa redução de 70% no número de viagens realizadas pelos veículos da Câmara. Pode-se afirmar que o simples fato de saber que está sendo monitorado inibe o condutor a realizar qualquer deslocamento que não seja estritamente necessário e que não seja em razão do serviço, resultando, assim, no uso mais racional do bem público.

Como efeito dessa redução, verificou-se a diminuição das despesas com combustível e com manutenção dos veículos, estendendo a vida útil da frota. Observou-se, ainda, a possibilidade de redução da frota, em função da diminuição da demanda. Os custos com seguro dos veículos também caiu, devido à mitigação dos riscos relativos a furtos, roubos e acidentes de trânsito.

Saliente-se que a medida beneficia também os órgãos públicos que não possuem frota própria e fazem uso de contratos de locação de veículos. Como geralmente os contratos são remunerados por quilômetro rodado, a redução no número de deslocamentos decorrente da instalação dos rastreadores nos veículos diminui os valores pagos aos locatários.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação da proposição em apreço, certos de que a medida proposta trará grande benefício para a sociedade, ao possibilitar maior rigor no controle do uso de recursos públicos.

Sala das Sessões, em 09 de julho 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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....

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.

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

.....

CAPÍTULO III
DA EDUCAÇÃO, DA CULTURA E DO DESPORTO

.....

Seção II
Da Cultura

.....

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

§ 2º Cabem à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem.

§ 3º A lei estabelecerá incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais.

§ 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei.

§ 5º Ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos.

§ 6º É facultado aos Estados e ao Distrito Federal vincular a fundo estadual de fomento à cultura até cinco décimos por cento de sua receita tributária líquida, para o financiamento de programas e projetos culturais, vedada a aplicação desses recursos no pagamento de:

I - despesas com pessoal e encargos sociais;

II - serviço da dívida;

III - qualquer outra despesa corrente não vinculada diretamente aos investimentos ou ações apoiados. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

Art. 216-A. O Sistema Nacional de Cultura, organizado em regime de colaboração, de forma descentralizada e participativa, institui um processo de gestão e promoção conjunta de políticas públicas de cultura, democráticas e permanentes, pactuadas entre os entes da Federação e a sociedade, tendo por objetivo promover o desenvolvimento humano, social e econômico com pleno exercício dos direitos culturais.

§ 1º O Sistema Nacional de Cultura fundamenta-se na política nacional de cultura e nas suas diretrizes, estabelecidas no Plano Nacional de Cultura, e rege-se pelos seguintes princípios:

I - diversidade das expressões culturais;

II - universalização do acesso aos bens e serviços culturais;

III - fomento à produção, difusão e circulação de conhecimento e bens culturais;

IV - cooperação entre os entes federados, os agentes públicos e privados atuantes na área cultural;

V - integração e interação na execução das políticas, programas, projetos e ações desenvolvidas;

VI - complementaridade nos papéis dos agentes culturais;

VII - transversalidade das políticas culturais;

VIII - autonomia dos entes federados e das instituições da sociedade civil;

IX - transparência e compartilhamento das informações;

X - democratização dos processos decisórios com participação e controle social;

XI - descentralização articulada e pactuada da gestão, dos recursos e das ações;

XII - ampliação progressiva dos recursos contidos nos orçamentos públicos para a cultura.

§ 2º Constitui a estrutura do Sistema Nacional de Cultura, nas respectivas esferas da Federação:

I - órgãos gestores da cultura;

II - conselhos de política cultural;

III - conferências de cultura;

IV - comissões intergestores;

V - planos de cultura;

VI - sistemas de financiamento à cultura;

VII - sistemas de informações e indicadores culturais;

VIII - programas de formação na área da cultura; e

IX - sistemas setoriais de cultura.

§ 3º Lei federal disporá sobre a regulamentação do Sistema Nacional de Cultura, bem como de sua articulação com os demais sistemas nacionais ou políticas setoriais de governo.

§ 4º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão seus respectivos sistemas de cultura em leis próprias. *(Artigo acrescido pela Emenda Constitucional nº 71, de 2012)*

Seção III
Do Desporto

Art. 217. É dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não formais, como direito de cada um, observados:

I - a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações, quanto a sua organização e funcionamento;

II - a destinação de recursos públicos para a promoção prioritária do desporto educacional e, em casos específicos, para a do desporto de alto rendimento;

III - o tratamento diferenciado para o desporto profissional e o não profissional;

IV - a proteção e o incentivo às manifestações desportivas de criação nacional.

§ 1º O Poder Judiciário só admitirá ações relativas à disciplina e às competições desportivas após esgotarem-se as instâncias da justiça desportiva, regulada em lei.

§ 2º A justiça desportiva terá o prazo máximo de sessenta dias, contados da instauração do processo, para proferir decisão final.

§ 3º O poder público incentivará o lazer, como forma de promoção social.

.....
.....

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 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011

Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

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

.....

CAPÍTULO II
DO ACESSO A INFORMAÇÕES E DA SUA DIVULGAÇÃO

.....

Art. 8º É dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.

§ 1º Na divulgação das informações a que se refere o caput, deverão constar, no mínimo:

I - registro das competências e estrutura organizacional, endereços e telefones das respectivas unidades e horários de atendimento ao público;

II - registros de quaisquer repasses ou transferências de recursos financeiros;

III - registros das despesas;

IV - informações concernentes a procedimentos licitatórios, inclusive os respectivos editais e resultados, bem como a todos os contratos celebrados;

V - dados gerais para o acompanhamento de programas, ações, projetos e obras de órgãos e entidades; e

VI - respostas a perguntas mais frequentes da sociedade.

§ 2º Para cumprimento do disposto no caput, os órgãos e entidades públicas deverão utilizar todos os meios e instrumentos legítimos de que dispuserem, sendo obrigatória a divulgação em sítios oficiais da rede mundial de computadores (internet).

§ 3º Os sítios de que trata o § 2º deverão, na forma de regulamento, atender, entre outros, aos seguintes requisitos:

I - conter ferramenta de pesquisa de conteúdo que permita o acesso à informação de forma objetiva, transparente, clara e em linguagem de fácil compreensão;

II - possibilitar a gravação de relatórios em diversos formatos eletrônicos, inclusive abertos e não proprietários, tais como planilhas e texto, de modo a facilitar a análise das informações;

III - possibilitar o acesso automatizado por sistemas externos em formatos abertos, estruturados e legíveis por máquina;

IV - divulgar em detalhes os formatos utilizados para estruturação da informação;

V - garantir a autenticidade e a integridade das informações disponíveis para

acesso;

VI - manter atualizadas as informações disponíveis para acesso;

VII - indicar local e instruções que permitam ao interessado comunicar-se, por via eletrônica ou telefônica, com o órgão ou entidade detentora do sítio; e

VIII - adotar as medidas necessárias para garantir a acessibilidade de conteúdo para pessoas com deficiência, nos termos do art. 17 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e do art. 9º da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008.

§ 4º Os Municípios com população de até 10.000 (dez mil) habitantes ficam dispensados da divulgação obrigatória na internet a que se refere o § 2º, mantida a obrigatoriedade de divulgação, em tempo real, de informações relativas à execução orçamentária e financeira, nos critérios e prazos previstos no art. 73-B da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Art. 9º O acesso a informações públicas será assegurado mediante:

I - criação de serviço de informações ao cidadão, nos órgãos e entidades do poder público, em local com condições apropriadas para:

a) atender e orientar o público quanto ao acesso a informações;

b) informar sobre a tramitação de documentos nas suas respectivas unidades;

c) protocolizar documentos e requerimentos de acesso a informações; e

II - realização de audiências ou consultas públicas, incentivo à participação popular ou a outras formas de divulgação.

.....

.....

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 2.457, DE 2015

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Acrescenta o art. 19-A à Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 19-A à Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos e entidades públicas, e dá outras providências.

Art. 2° A Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Os órgãos e entidades da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverão instalar bicicletários no interior de seus estacionamentos e ficarão responsáveis pela guarda e vigilância das bicicletas.

Parágrafo 1° Os órgãos e entidades mencionados no *caput* deste artigo deverão oferecer aos ciclistas banheiros com duchas, guarda-volumes e vestiário”. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana elenca o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, bem como a diretriz de prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados. Apesar disso, referida norma não apresenta

instrumentos indispensáveis para incentivar, dar concretude e tornar efetivo o uso de bicicletas como meio de locomoção.

Atualmente, o indivíduo que se dispõe a se exercitar e contribuir para a melhoria do trânsito e da qualidade do ar se vê impedido de adotar o uso da bicicleta, seja porque não dispõe de um ambiente seguro para a guarda do objeto, nem tampouco de um local adequado para higienizar-se antes de iniciar as atividades laborais.

Faz-se necessário, portanto, assegurar aos ciclistas a instalação de bicicletários no interior dos estacionamentos de órgãos e entidades da Administração Pública, que ficarão responsáveis pela vigilância do local, além de banheiros com duchas, guarda volumes e vestiários.

Em face do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares na aprovação deste projeto de lei, que visa a aprimorar a mobilidade urbana, retirar veículos automotores das ruas e proteger o meio ambiente.

Sala das Sessões, em 20 de julho 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 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 IV
DAS ATRIBUIÇÕES

.....

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

.....
.....

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 2.569, DE 2015

(Do Sr. Carlos Manato)

Regulamenta o exercício da atividade profissional de transporte de passageiros mediante sistema associativo de cadastro prévio e chamada por aplicativo especifico.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício da atividade profissional de transporte privado de passageiros mediante sistema associativo de cadastro prévio e chamada por aplicativo especifico.

Art. 2º O transporte de passageiros mediante sistema de cadastro prévio dependerá de autorização municipal para sua institucionalização e atenderá aos municípios com mais de 200 (duzentos) mil habitantes.

§ 1º A empresa operadora firmará contrato de gestão e de boas práticas, junto ao órgão executivo local, em conformidade com a regulamentação local, que estabelecerá de forma harmônica com os demais sistemas de transporte público os limites de sua operação.

§ 2º É estritamente proibido aos veículos autônomos associados, ou não associados, fazer o transporte de passageiros avulsos em concorrência direta com os taxistas ou com o transporte coletivo, bem como sua permanecia nos pontos de taxis ou de transporte coletivo.

§ 3º É facultada, nos termos da regulamentação, a associação de taxistas para o transporte concorrente de passageiros pelo sistema de chamadas.

Art. 3º É livre a associação para o exercício da atividade prevista no art. 1º, obedecidas as seguintes exigências, além das estabelecidas em regulamento e no contrato de associação entre as partes:

I. o registro da empresa operadora e do associado junto à autoridade competente;

II. ter idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

III. possuir, nos termos da Lei, habilitação há pelo menos 2 (dois) anos;

IV. ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

V. ser certificado como bom condutor pelo órgão de transito competente, pela ausência de infrações gravíssimas nos últimos 24 (vinte e quatro) meses;

VI. atestado de residência;

VII. certidões negativas das varas criminais.

Art. 4º O desligamento do motorista associado se dará de forma voluntária ou com base no contrato de associação entre as partes ou disposto em regulamento.

Paragrafo único. O condutor que for multado com multa gravíssima ficará impedido de efetuar o transporte privado de passageiros por 6 (seis) meses.

Art. 5º O órgão público deverá desenvolver juntamente com os órgãos de transito o a política e o sistema de cadastro CARONA SOLIDÁRIA.

Art. 6º Os condutores que atuam na prestação do serviço, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas na lei e em regulamento no prazo de até 90 (noventa) dias, contado da regulamentação desta Lei.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta tem por objetivo trazer para o âmbito do Poder Legislativo Federal a discussão sobre a regulamentação ou a proibição do transporte privado de passageiro no modelo proposto pelo Sistema UBER.

É sabido que a inovação trazida pelo aplicativo UBER tem gerado intensos debates e a revolta dos taxistas pelo mundo. E aqui no Brasil não é diferente.

O UBER opera em várias cidades pelo mundo, distribuídas em 58 países. Aqui, está operando em quatro capitais: Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte e a convivência esta longe de ser pacífica, especialmente com representantes dos taxistas.

Casos de violência já foram registrados e a sociedade brasileira está dividida. Por isso, acho que é importante sinalizar que esta Casa não esta aleia aos atuais acontecimentos e que ela pretende discutir profundamente esse tema. Afinal não podemos deixar que as nossa vias públicas se transformem em praça de guerra, na qual fatalmente não haverá ganhador. A permanecer este quadro atual, todos sairão perdendo: o taxista, o motorista UBER, o passageiro, o pai e a mãe de família.

Os termos da regulamentação aqui proposta não pretendem ser definitivo. O que se pretende é discutir com todos os envolvidos. Fazer uma grande audiência pública com a presença de representantes dos taxistas e do UBER, de especialistas em mobilidade urbana e quem mais possa contribuir, para, a exemplo do que esta Casa já fez com tantos outros temas polêmicos, como na regulamentação da atividade dos mototaxistas, do Marco Civil da Internet ou do Código Florestal, chegarmos a um acordo sobre tema.

É com esse espírito que apresento o presente projeto e peço a ajuda das Senhoras Deputados e dos Senhores Deputados para que o tema tenha tramitação prioritária.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2015

DEPUTADO CARLOS MANATO

SD/ES

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 2.632, DE 2015

(Do Sr. Alberto Fraga)

Regulamenta o transporte privado individual de passageiros e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei regulamenta o transporte privado individual de passageiros.

Art. 2º Fica reconhecido, em todo o território nacional, o serviço de transporte privado individual de passageiros, a ser exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

Art. 3º O profissional autônomo que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 4º São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 3º desta lei;

II – portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo.

IV – o veículo deve ser equipado com sistema de orientação por satélite e não ter data de fabricação superior a 10 anos.

V – o veículo deve possuir acessibilidade para passageiros deficientes.

Art. 5º É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua antecedentes criminais nem esteja respondendo por crime doloso.

Art. 6º Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

É notório que o sistema de transporte público individual está em crise, e nestes momentos o Estado deve buscar medidas para viabilizar a condução dos cidadãos, visando assim satisfazer o interesse público.

Desde 2011 nenhuma nova licença de táxi é emitida no Rio ou em São Paulo. As prefeituras dizem que não o fazem porque as cidades têm táxis suficientes. São 34 mil em São Paulo (um para cada 285 habitantes) e 33 mil no Rio (um para cada 195 habitantes). A única forma de obter uma licença é por meio de uma doação de um antigo dono, mas não é o que acontece na prática.

O Ministério Público Estadual de São Paulo move, desde 2011, um processo contra a Prefeitura da capital em que aponta que o sistema municipal de licenças de táxis viola a Constituição Federal, a qual exige, em regra, que todos os serviços públicos sejam licitados.

No entanto, diz o MPE, o que ocorre é a venda ilegal dos alvarás, por valores que chegam a R$ 140 mil e podem triplicar em pontos mais cobiçados, como aeroportos. Também há denúncias de que pessoas detêm múltiplos alvarás e os alugam, fazendo da licença uma fonte de renda equivalente à de um imóvel.

Visando buscar alternativas para essa crise e acima de tudo, com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho e

da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros e da outras providências.

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, denominada UBER. Este aplicativo é um exemplo de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros.

Mesmo com poucos anos de existência, lançado em 2009, a empresa já opera em mais de 300 localidades mundo a fora. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília já contam com motoristas cadastrados no aplicativo.

Os protestos organizados pelo mundo parecem servir de mola propulsora para o crescimento. Em manifestações no primeiro semestre de 2015, em algumas cidades brasileiras, o Uber registrou aumento de cinco vezes na quantidade de cadastros em São Paulo e Brasília. No Rio e em Belo Horizonte, o número de registros triplicou.

A ideia do Uber é bem simples: ajudar quem precisa se locomover pela cidade a encontrar algum carro que a leve ao destino. Através do aplicativo, o usuário pode pedir um motorista particular.

Toda a transação é feita pelo aplicativo, desde o cálculo de preço pelo trajeto percorrido, até o pagamento por cartão de crédito – que fica cadastrado no sistema da empresa. Os motoristas ficam com 80% do valor e o Uber com o restante (20%), O motorista profissional que utiliza o Uber, não precisa circular com dinheiro, favorecendo a segurança no exercício da profissão.

Esta lei em nada colide com a lei federal nº 12.468/2011, que se refere ao transporte público individual, e não ao transporte particular indivudal.

Convém resaltar, ainda, que não se trata de serviço aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a prestação de serviço, de acordo com sua conveniência, porquanto regido conforme os princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, CF), da liberdade no exercício de trabalho (art. 5º, XIII, CF), da livre concorrência (art. 170, IV, CF) e do livre exercício da atividade econômica (art. 170, parágrafo único, CF). Outrossim, não se utiliza de veículo de aluguel mas de veículo particular.

A Cidade do México se transformou na primeira da América Latina a regulamentar o Uber e empresas do tipo. Em maio deste ano, as Filipinas foram o primeiro país a adotar uma regulamentação em nível federal. Na ocasião, o secretário de Transportes, Joseph Emilio Abaya, disse que o serviço de empresas como a Uber era necessário para preencher lacunas no transporte em massa na capital, Manila. Disse ainda que este tipo de serviço deveria ser encarado não como uma ameaça, mas como algo que vai incentivar a indústria de táxi a se modernizar e inovar.

Nos Estados Unidos da América, mais de 50 jurisdições têm algum tipo de regulamentação para empresas como a Uber, que oferecem serviço de carona paga. Em Nova York calcula-se que haja 20 mil veículos ligados ao Uber.

A lei federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não definiu serviços de transporte privado individual. Quando esta define “transporte motorizado individual” não se refere a um serviço, mas apenas a um tipo de transporte. Ou seja, os serviços de transporte oferecidos de forma privativa não são, atualmente, regulados, e por sua vez, justamente por serem privados, não podem ser considerados ilícitos ou clandestinos uma vez ausente regulação específica. Vige, nesse particular, o princípio da autonomia da vontade.

Em paralelo, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes e os serviços de transporte público individual (que não encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro).

Por tanto, nota-se que iniciativas de transporte privado particular, com a utilização do aplicativo a exemplo do UBER ou similiar, só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, tanto nas grandes metrópoles, quanto em locais onde o serviço de transporte publico é precário, além de, maiormente, valorizar o principio constitucional da livre iniciativa.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o é reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes constantes na Lei nº 12.587/2012.

Assim, por ser medida necessária a atender os anseios sociais é que solicito aos colegas parlamentares o seu aperfeiçoamento e aprovação.

Sala das Sessões, em 13 de agosto de 2015

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

TÍTULO I
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania;

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

.....

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)*

.....

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)*

.....
.....

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

.....
.....

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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.749, DE 2015

(Do Sr. Laercio Oliveira)

Altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A presente norma altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, de forma a permitir que o serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros seja prestado, em regime de livre iniciativa, por qualquer pessoa natural ou jurídica que atenda aos requisitos que especifica.

Art. 2º O art. 12 da Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido de parágrafo único nos seguintes termos:

> "*Art. 12 .....*
>
> *Parágrafo único. O serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros realizado por qualquer pessoa natural ou jurídica, em regime de livre iniciativa, será admitido desde que satisfaça, exclusivamente, os requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços previstos no caput.*
>
> ....." (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

Em primeiro lugar, é importante assentar que a Constituição Federal não qualifica o transporte individual de passageiros como serviço público, diferentemente do tratamento atribuído ao transporte coletivo no inc. V de seu art. 30. Ademais, é da União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do inc. XI do art. Constitucional de nº 22.

Nesse sentido, a Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, atenta à normação constitucional, disciplina o tema e prevê, no inc. III do §2º de seu art. 3º, uma modalidade pública e outra privada de prestação dos serviços de transporte individual de passageiros.

Todavia, em face da verdadeira revolução no serviço de transporte de passageiros a que temos assistido nos últimos tempos, notadamente com o uso de plataformas que conectam usuários a motoristas, é necessário aprimorar este marco legal para deixar expressa a possibilidade constitucionalmente assegurada de particulares desenvolverem este segmento econômico independentemente de outorga pelo Poder Público.

Com efeito, presenciamos, inicialmente, com os táxis, o surgimento de aplicativos como o easytaxi ou o 99taxi. A controvérsia, contudo, intensificou-se com a chegada da Uber no Brasil, empresa que oferece serviços similares aos do táxi, com a diferença que a contratação da corrida é feita exclusivamente por meio de um aplicativo e por condutores que não detém qualquer espécie de outorga pública. Com o acirramento da concorrência, taxistas fizeram manifestações em São Paulo, Rio de Janeiro e em várias outras capitais.

Em verdade, o serviço de táxi, da forma como é organizado, tem se mostrado anacrônico e o aumento de concorrência deve ser estimulado. Apesar de ser um serviço fiscalizado pelo poder público municipal e, portanto, sujeito a diferentes regras locais, o que se observa, pelo menos nas grandes cidades, é o sistema de permissão, onde a prefeitura dá a um pequeno número de felizardos (nem sempre com transparência) o direito de ter um táxi. Esse direito, chamado popularmente de "placa", acaba se transformando em um pequeno cartório. Como o número de placas concedidas é pequeno em relação à demanda, a sua comercialização acaba se transformando em um rentável negócio. Muitos possuidores de placas, em vez de conduzirem seus táxis, simplesmente preferem alugar seu carro para motoristas, que chegam a pagar mais de R$ 3 mil por mês somente para terem o direito de exercer a atividade, ou vender as placas por valores que chegam a ultrapassar centenas de milhares de reais em algumas capitais como São Paulo. O resultado é a divisão dos taxistas em dois grupos: os donos das placas e os motoristas propriamente ditos. Esses últimos, muito frequentemente, são forçados a cumprir jornadas extenuantes, acima de doze horas diárias, sem finais de semana ou feriados, para conseguirem pagar o aluguel da placa e auferir alguma remuneração digna.

Por esse motivo, é necessário tornar mais acessível o exercício do serviço de transporte individual remunerado de passageiros. Imaginem como seria mais fácil a vida do taxista que hoje paga elevados alugueis se ele pudesse utilizar seu próprio carro e fazer o transporte de passageiros, seja por conta própria, seja se associando a aplicativos como a Uber? As horas que ele tem de trabalhar para pagar ao proprietário da placa seriam transformadas em maior remuneração ou maior lazer.

O mais importante, contudo, é olhar para o consumidor, afinal, estamos falando de um serviço de utilidade pública. E não há dúvidas de que ampliar o acesso ao serviço de transporte individual remunerado irá beneficiar o consumidor, pois poderá contar com maior oferta de serviços. Situações como não encontrar táxis disponíveis em períodos de *rush*, principalmente quando está chovendo, tornar-se-iam cada vez menos prováveis. A maior competição certamente irá levar também a um aumento de qualidade. É claro que,

como em toda profissão, há bons e maus profissionais. Mas quando as opções são limitadas, a chance de abusos aumenta.

Com este projeto, pretendemos explicitar que qualquer pessoa, física ou jurídica, poderá prover o serviço de transporte individual de passageiros, mesmo que não seja por meio de táxis. Será necessário, contudo, atender aos requisitos estabelecidos pelo poder público local. Requisitos mínimos circunscritos apenas à segurança, ao conforto, à higiene, e à qualidade do serviço. Afinal, liberalizar uma atividade não é equivalente a desregulamentá-la. É necessário que o serviço seja feito por veículos que atendem a padrões mínimos de segurança e higiene, bem como que o condutor possua qualificações mínimas. Cada município é livre para definir quais são esses requisitos mínimos, mas, uma vez definidos, terão de ser aplicados para todos os provedores de serviços, sejam taxistas, motoristas autônomos ou filiados a aplicativos como o Uber. Com isso garantimos que o aumento da oferta virá acompanhado de manutenção de um padrão mínimo de qualidade.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Deputados para aprovação desta importante matéria.

Sala das Sessões, em 25 de agosto de 2015.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**
Solidariedade/SE

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)*

.....

CAPÍTULO IV
DOS MUNICÍPIOS

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

.....
.....

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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I
Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

Art. 12-B. *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

.....

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.

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 2.972, DE 2015

(Do Sr. Rogério Rosso)

Altera a Lei n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que "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", para dispor sobre transporte privado individual.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2569/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° O art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

> "Art. 4º.....
>
> XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para realização de viagens individualizadas, previamente contratado". (NR)

Art. 2º A Lei n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa vigorar acrescida do seguinte artigo:

> "Art. 12-C O serviço de transporte privado individual, poderá ser firmado através de contrato, aplicativo de dispositivo móvel ou outros meios, nos termos do regulamento.
>
> §1º É estritamente proibido aos veículos prestadores do serviço de transporte privado individual realizar o transporte de passageiros avulsos, bem como sua permanência nos pontos de táxi e ou de transporte coletivo.
>
> §2º Caso o contrato de prestação do serviço seja firmado por intermédio de terceiro, este estará sujeito à legislação do local de estabelecimento do prestador do serviço e à supervisão dos órgãos encarregados de coibir a concorrência desleal.

§3° A atividade de transporte privado individual a que se refere o caput deste artigo, em cada município, só poderá ser executada pelo proprietário do veículo, ficando expressamente vedada toda e qualquer cessão de direitos referentes à exploração econômica de tal serviço.

§4° O serviço a que se refere o *caput* deste artigo deve ser prestado por pessoa devidamente enquadrada como Microempresa ou Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006”

§5º O Poder Público regulamentará, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no prazo de 180 dias, o serviço disposto neste artigo, observando os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e equilíbrio econômico. (NR)

Art. 3º Aplica-se à atividade prevista nesta Lei, as disposições de segurança no transito, fiscalização, proteção e defesa do consumidor, dispostas na legislação afeta.

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

JUSTIFICATIVA

Esta Lei visa regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas, adequando-a aos princípios da livre concorrência e do respeito ao equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, em prol da necessária isonomia na prestação dos serviços de transporte explorados em regime privado, da segurança dos consumidores, do combate à concorrência desleal, e da mobilidade urbana multimodal.

Nesse contexto, é fato que o expressivo crescimento das cidades brasileiras trouxe aos seus habitantes um grave problema relacionado à mobilidade urbana. A cada dia cresce o número de veículos particulares circulando pelas ruas. O transporte público, seja ele coletivo ou individual, não tem sido capaz de amenizar

essa grave situação. O presente projeto busca uma forma de abrandar esse problema.

Como consequência dessa ineficiência operacional, novas formas de transportes vêm sendo incentivadas e a própria sociedade tem criado uma consciência de que o sistema atual, cedo ou tarde, se tornará insustentável. Novos hábitos de consumo consciente passaram a integrar a vida das pessoas. Dentre esses, o de compartilhamento de recursos, quaisquer que sejam, é uma realidade que inaugurou novos horizontes no mercado. Embalados pela inovação tecnológica, esses novos comportamentos vieram pra ficar.

No Brasil, o tema “mobilidade urbana” tem suas diretrizes definidas pela Lei n° 12.587/2012. Em que pese ser uma legislação recente e eficaz, há lacunas que precisam ser preenchidas para diminuir inseguranças jurídicas e garantir a busca pelo interesse do cidadão. O presente projeto de lei propõe a alteração desse normativo para determinar, de maneira clara, a definição do termo “Transporte Privado Individual”.

A discussão sobre a necessidade dessa definição tomou força quando aplicativos que promovem a ligação entre motoristas particulares a passageiros começaram a ser utilizados no Brasil. Há intenso conflito sobre o tema. Não se quer aqui defender “A” ou “B”, mas sim, buscar soluções para o grave problema de mobilidade urbana, adequar a legislação brasileira às novidades tecnológicas e, principalmente, garantir a busca pelo interesse do cidadão.

A Lei n° 12.587/2012 em seu art. 3º, §2º classifica os serviços de transporte urbano quanto:

a) ao objeto: de passageiros ou de carga;

b) à característica do serviço: coletivo ou individual;

c) à natureza do serviço: público ou privado.

Em seu art. 4º, a referida lei traz as definições dessas classificações, todavia, é omissa quanto à classificação do transporte privado individual. Tal omissão é combustível para as batalhas que vêm sendo travadas entre os

interessados na solução do problema. O projeto aqui proposto busca, justamente, criar a definição dessa classificação de transporte.

Cabe, agora, demonstrar comprovada a acertada alegação aqui alvitrada. A Constituição Federal em seu art. 21, XX, diz que é competência da União *"instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e* ***transportes urbano****"*. A própria Lei n° 12.587/2012 em seu art. 16, VI, define como atribuição da União *"fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes dessa Lei".*

Quanto à ilegalidade da utilização de plataformas que conectam motoristas particulares a passageiros, é oportuno citar o art. 170 da Constituição Federal, parágrafo único, que diz que *"É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei".* O direito privado é regido pelo conceito de legalidade ampla, que afirma que tudo o que não é expressamente proibido é permitido.

Importante observarmos que a exploração dessa modalidade de transporte, somente será realizada por Microempresa ou Microempreendedor Individual. Isso impedirá a concorrência desleal e o desvirtuamento do uso de aplicativos que ligam proprietários de veículos particulares e passageiros dos grandes centros urbanos. Assim, evita-se a cartelização e o abuso do poder econômico em uma atividade destinada a promover a mobilidade urbana entre pequenos empreendedores e passageiros eventuais.

É certo que os diferentes modos de transporte podem conviver harmonicamente, o que traz benefícios a todos, principalmente à população. O que há é a necessidade de adequação do mercado e da legislação aos anseios da sociedade e às inovações tecnológicas.

Restando comprovada ser apropriada a presente proposição, espero contar com o apoio dos nobres pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 11 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 III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; *(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)*

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 execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; *(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

.....

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)*

.....
.....

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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I
DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 12-B. *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

CAPÍTULO IV
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3o do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

.....
.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

(Republicada no DOU de 6/3/2012 em atendimento ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011)

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nº 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, especialmente no que se refere:

I - à apuração e recolhimento dos impostos e contribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante regime único de arrecadação, inclusive obrigações acessórias;

II - ao cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive obrigações acessórias;

III - ao acesso a crédito e ao mercado, inclusive quanto à preferência nas aquisições de bens e serviços pelos Poderes Públicos, à tecnologia, ao associativismo e às regras de inclusão.

IV - ao cadastro nacional único de contribuintes a que se refere o inciso IV do parágrafo único do art. 146, *in fine*, da Constituição Federal. *(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 1º Cabe ao Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) apreciar a necessidade de revisão, a partir de 1º de janeiro de 2015, dos valores expressos em moeda nesta Lei Complementar.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Ressalvado o disposto no Capítulo IV, toda nova obrigação que atinja as microempresas e empresas de pequeno porte deverá apresentar, no instrumento que a instituiu, especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido para cumprimento. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 4º Na especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido de que trata o § 3º, deverá constar prazo máximo, quando forem necessários procedimentos adicionais, para que os órgãos fiscalizadores cumpram as medidas necessárias à emissão de documentos, realização de vistorias e atendimento das demandas realizadas pelas microempresas e empresas de pequeno porte com o objetivo de cumprir a nova obrigação. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 5º Caso o órgão fiscalizador descumpra os prazos estabelecidos na especificação do tratamento diferenciado e favorecido, conforme o disposto no § 4º, a nova obrigação será inexigível até que seja realizada visita para fiscalização orientadora e seja reiniciado o prazo para regularização. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 6º A ausência de especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido ou da determinação de prazos máximos, de acordo com os §§ 3º e 4º, tornará a nova obrigação inexigível para as microempresas e empresas de pequeno porte. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 7º A inobservância do disposto nos §§ 3º a 6º resultará em atentado aos direitos e garantias legais assegurados ao exercício profissional da atividade empresarial. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

Art. 2º O tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte de que trata o art. 1º desta Lei Complementar será gerido pelas instâncias a seguir especificadas:

.....

.....

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. 30º 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. 31º 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.
>
> .....

[3] Fonte: http://professorfabricioandrade.blogspot.com.br/2010/04/o-que-e-seguranca-juridica.html, consultado em 23/09/2015.

> 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 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.

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 e veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos ou gasosos	2-A : 20-B:C

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 3.384, DE 2015

(Do Sr. Thiago Peixoto)

Altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que "regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências"; a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana"; a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "institui o Código de Trânsito Brasileiro"; e a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que "dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências", para regulamentar o transporte privado individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2632/2015.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Esta lei regulamenta o transporte privado individual de passageiros.

Art. 2º Fica reconhecido, em todo o território nacional, o serviço de transporte privado individual de passageiros, a ser exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

§1º É permitida prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros por meio de sistema associativo de cadastro prévio e chamado por aplicativo digital em plataformas móveis de comunicação.

§2º É permitida a limitação das formas de pagamento, desde que o consumidor seja informado previamente, através de sinalização no veículo ou nos termos de serviço dos aplicativos digitais.

Art. 3º O profissional autônomo que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 4º São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 3º desta lei;

II – portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo;

Art. 5º É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua antecedentes criminais nem esteja respondendo por crime doloso.

Art. 6º Os serviços de que trata esta lei estará sujeito ao ISS – Imposto sobre serviço.

Parágrafo Único. O tributo será devido na municipalidade onde efetivamente ocorrer à prestação do serviço.

Art. 7º O art. 135 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 135 .....

Parágrafo único. A prestação de serviço remunerado de transporte privado de passageiro por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer serviço tecnológico não está sujeita à autorização do poder público concedente de que trata o caput."(NR)

Art. 8º A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

"Art. 4º ……..…….....

.....

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para realização de viagens individualizadas, previamente contratado.

.....

Art. 12. .....

Parágrafo único. O serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros realizado por qualquer pessoa natural ou jurídica, em regime de livre iniciativa, será admitido desde que satisfaça, exclusivamente, os requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços previstos no caput.

.....

Art. 12-C O serviço de transporte privado individual, poderá ser firmado através de contrato, aplicativo de dispositivo móvel ou outros meios, nos termos do regulamento.

§ 1º É estritamente proibido aos veículos prestadores do serviço de transporte privado individual realizar o transporte de passageiros avulsos, bem como sua permanência nos pontos de táxi e ou de transporte coletivo.

§ 2° O serviço a que se refere o *caput* deste artigo deve ser prestado por pessoa devidamente enquadrada como Microempresa ou Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

§ 3º O Poder Público regulamentará, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no prazo de 180 dias, o serviço disposto neste artigo, observando os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e equilíbrio econômico.” (NR)

Art. 9º. O art. 2º da Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante permissão do poder local concedente, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros." (NR)

Art. 10. O art. 31 da Lei nº 8.078, de 11 setembro de 1990, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando o parágrafo único como §1º:

"Art. 31…….....

§1º. …….....

§2º As informações de que trata o caput, nos serviços oferecidos mediante aplicações de internet ou aplicativos de plataformas móveis, deverão estar contidas nos respectivos termos de serviço." (NR)

Art. 11. Aplica-se à atividade prevista nesta Lei, as disposições de segurança no trânsito, fiscalização, proteção e defesa do consumidor, dispostas na legislação afeta.

Art. 12. Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O avanço tecnológico vem causando mudanças significativas nas relações sociais e jurídicas, o que leva a inevitáveis conflitos de interesse. A disputa entre taxistas e o aplicativo Uber, cujo objeto principal está na prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros, é um exemplo desse fato. Nesse contexto, cabe ao legislativo regulamentar as novas formas de relações, de modo a evitar um obstáculo à livre iniciativa, a qual vem a ser um dos pilares da República Federativa do Brasil.

Do ponto de vista da população, o transporte privado individual de passageiros trouxe uma notória melhoria para a população em geral, haja vista que o serviço prestado é focado no cliente, perpetua os bons prestadores e estimula a melhoria do serviço a partir da avaliação da qualidade do atendimento e do conforto. Além disso, os serviços de transporte individual trazem benefícios claros aos passageiros, pois a tarifa média é mais baixa que a praticada pelos taxistas. Nota-se que a regulamentação traria benefícios para o mercado e para a coletividade como um todo.

No que tange a tributação, os motoristas que prestam o serviço privado individual de passageiros estão sujeitos ao pagamento dos seguintes tributos: ISS (na prestação do serviço), de IOF (quando do financiamento do veículo), de ICMS (quando da aquisição do veículo) e IPVA (pela propriedade do

veículo). Por outro lado, os taxistas estão isentos de todos esses tributos, pagando apenas taxas municipais anuais. Tendo em vista a situação periclitante dos caixas dos entes da federação, a regulamentação dos serviços de transporte privado individual de passageiros poderia configurar um aporte considerável e importante, sobretudo aos municípios que terão novos contribuintes de ISS.

Do ponto de vista constitucional, a Constituição Federal traça uma diferença bem clara entre o serviço de transporte coletivo e de transporte individual. De fato, o transporte individual de passageiros não está qualificado como serviço público, diferentemente do tratamento atribuído ao transporte coletivo no inciso V de seu art. 30. Ademais, é da União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do inciso XI do art. Constitucional de no art. 22. Logo, não há obstáculo constitucional para a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros.

Passamos, assim, para a legislação infraconstitucional. Existem três diplomas legais que abordam direta ou indiretamente o tema, quais sejam: Lei 12.587/2012, Lei 12.468/2011 e Lei 8.078/90.

A Lei n° 12.587/2012 define as diretrizes da “mobilidade urbana”. Em que pese ser uma legislação recente e eficaz, há lacunas que precisam ser preenchidas para diminuir inseguranças jurídicas e garantir a busca pelo interesse do cidadão. O presente projeto de lei propõe a alteração desse normativo para determinar, de maneira clara, a definição do termo “Transporte Privado Individual”.

A Lei Federal no 12.468/2011 regulamenta a profissão de taxista. Ainda se debate sobre a modalidade administrativa da cessão que o poder local faz aos profissionais taxistas de um serviço público. A mudança apenas reafirma que, como desejam os profissionais taxistas, o serviço por eles prestado é uma permissão do poder público local.

A Lei 8.078/90 institui o Código de Defesa do Consumidor. Diante da nova realidade, o artigo 31 necessita de ser acrescido de novo dispositivo, no intuito de permitir que a limitação as formas de pagamento, desde que isso seja informado ao consumidor previamente e eficientemente. No caso de serviços prestados através de aplicações de internet, o costume é que essas informações sejam prestadas nos

“Termos de Serviço” dos aplicativos. A mudança proposta na legislação objetiva tornar o costume em lei.

O artigo 135 da Lei º 9.503, de 1996, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, determina algumas obrigações ao transporte público de passageiros. Faz-se importante a inclusão de dispositivo para diferenciar a atividade do transporte público do privado, pois possuem natureza jurídica diversa, merecendo serem tratados de modo diverso.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como permitir sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados pelo Poder Público competente.

Desse modo, por ser medida necessária a atender os anseios sociais, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2015.

Deputado **THIAGO PEIXOTO**

PSD/GO

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)*

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI - procedimentos em matéria processual;

XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII - assistência jurídica e defensoria pública;

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV - proteção à infância e à juventude;

XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

CAPÍTULO III
DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 1995)*

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Art. 26. Incluem-se entre os bens dos Estados:

I - as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União;

II - as áreas, nas ilhas oceânicas e costeiras, que estiverem no seu domínio, excluídas aquelas sob domínio da União, Municípios ou terceiros;

III - as ilhas fluviais e lacustres não pertencentes à União;

IV - as terras devolutas não compreendidas entre as da União.

Art. 27. O número de Deputados à Assembléia Legislativa corresponderá ao triplo da representação do Estado na Câmara dos Deputados e, atingido o número de trinta e seis, será acrescido de tantos quantos forem os Deputados Federais acima de doze.

§ 1º Será de quatro anos o mandato dos Deputados Estaduais, aplicando-se-lhes as regras desta Constituição sobre sistema eleitoral, inviolabilidade, imunidades, remuneração, perda de mandato, licença, impedimentos e incorporação às Forças Armadas.

§ 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. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 3º Compete às Assembléias Legislativas dispor sobre seu regimento interno, polícia e serviços administrativos de sua secretaria, e prover os respectivos cargos.

§ 4º A lei disporá sobre a iniciativa popular no processo legislativo estadual.

Art. 28. A eleição do Governador e do Vice-Governador de Estado, para mandato de quatro anos, realizar-se-á no primeiro domingo de outubro, em primeiro turno, e

no último domingo de outubro, em segundo turno, se houver, do ano anterior ao do término do mandato de seus antecessores, e a posse ocorrerá em primeiro de janeiro do ano subseqüente, observado, quanto ao mais, o disposto no art. 77. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 16, de 1997)*

§ 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. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 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. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

CAPÍTULO IV
DOS MUNICÍPIOS

Art. 29. O Município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado e os seguintes preceitos:

I - eleição do Prefeito, do Vice-Prefeito e dos Vereadores, para mandato de quatro anos, mediante pleito direto e simultâneo realizado em todo o País;

II - eleição do Prefeito e do Vice-Prefeito realizada no primeiro domingo de outubro do ano anterior ao término do mandato dos que devam suceder, aplicadas as regras do art. 77, no caso de Municípios com mais de duzentos mil eleitores; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 16, de 1997)*

III - posse do Prefeito e do Vice-Prefeito no dia 1º de janeiro do ano subseqüente ao da eleição;

IV - para a composição das Câmaras Municipais, será observado o limite máximo de: *(“Caput” do inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

a) 9 (nove) Vereadores, nos Municípios de até 15.000 (quinze mil) habitantes; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

b) 11 (onze) Vereadores, nos Municípios de mais de 15.000 (quinze mil) habitantes e de até 30.000 (trinta mil) habitantes; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

c) 13 (treze) Vereadores, nos Municípios com mais de 30.000 (trinta mil) habitantes e de até 50.000 (cinquenta mil) habitantes; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

d) 15 (quinze) Vereadores, nos Municípios de mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes e de até 80.000 (oitenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

e) 17 (dezessete) Vereadores, nos Municípios de mais de 80.000 (oitenta mil) habitantes e de até 120.000 (cento e vinte mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

f) 19 (dezenove) Vereadores, nos Municípios de mais de 120.000 (cento e vinte mil) habitantes e de até 160.000 (cento e sessenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

g) 21 (vinte e um) Vereadores, nos Municípios de mais de 160.000 (cento e sessenta mil) habitantes e de até 300.000 (trezentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

h) 23 (vinte e três) Vereadores, nos Municípios de mais de 300.000 (trezentos mil) habitantes e de até 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

i) 25 (vinte e cinco) Vereadores, nos Municípios de mais de 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) habitantes e de até 600.000 (seiscentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

j) 27 (vinte e sete) Vereadores, nos Municípios de mais de 600.000 (seiscentos mil) habitantes e de até 750.000 (setecentos e cinquenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

k) 29 (vinte e nove) Vereadores, nos Municípios de mais de 750.000 (setecentos e cinquenta mil) habitantes e de até 900.000 (novecentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

l) 31 (trinta e um) Vereadores, nos Municípios de mais de 900.000 (novecentos mil) habitantes e de até 1.050.000 (um milhão e cinquenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

m) 33 (trinta e três) Vereadores, nos Municípios de mais de 1.050.000 (um milhão e cinquenta mil) habitantes e de até 1.200.000 (um milhão e duzentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

n) 35 (trinta e cinco) Vereadores, nos Municípios de mais de 1.200.000 (um milhão e duzentos mil) habitantes e de até 1.350.000 (um milhão e trezentos e cinquenta mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

o) 37 (trinta e sete) Vereadores, nos Municípios de 1.350.000 (um milhão e trezentos e cinquenta mil) habitantes e de até 1.500.000 (um milhão e quinhentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

p) 39 (trinta e nove) Vereadores, nos Municípios de mais de 1.500.000 (um milhão e quinhentos mil) habitantes e de até 1.800.000 (um milhão e oitocentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

q) 41 (quarenta e um) Vereadores, nos Municípios de mais de 1.800.000 (um milhão e oitocentos mil) habitantes e de até 2.400.000 (dois milhões e quatrocentos mil) habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

r) 43 (quarenta e três) Vereadores, nos Municípios de mais de 2.400.000 (dois milhões e quatrocentos mil) habitantes e de até 3.000.000 (três milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

s) 45 (quarenta e cinco) Vereadores, nos Municípios de mais de 3.000.000 (três milhões) de habitantes e de até 4.000.000 (quatro milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

t) 47 (quarenta e sete) Vereadores, nos Municípios de mais de 4.000.000 (quatro milhões) de habitantes e de até 5.000.000 (cinco milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

u) 49 (quarenta e nove) Vereadores, nos Municípios de mais de 5.000.000 (cinco milhões) de habitantes e de até 6.000.000 (seis milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

v) 51 (cinquenta e um) Vereadores, nos Municípios de mais de 6.000.000 (seis milhões) de habitantes e de até 7.000.000 (sete milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

w) 53 (cinquenta e três) Vereadores, nos Municípios de mais de 7.000.000 (sete milhões) de habitantes e de até 8.000.000 (oito milhões) de habitantes; e *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

x) 55 (cinquenta e cinco) Vereadores, nos Municípios de mais de 8.000.000 (oito milhões) de habitantes; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

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; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

VI - o subsídio dos Vereadores será fixado pelas respectivas Câmaras Municipais em cada legislatura para a subseqüente, observado o que dispõe esta Constituição, observados os critérios estabelecidos na respectiva Lei Orgânica e os seguintes limites máximos: *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992* e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

a) em Municípios de até dez mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a vinte por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

b) em Municípios de dez mil e um a cinqüenta mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a trinta por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

c) em Municípios de cinqüenta mil e um a cem mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a quarenta por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

d) em Municípios de cem mil e um a trezentos mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a cinqüenta por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

e) em Municípios de trezentos mil e um a quinhentos mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a sessenta por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

f) em Municípios de mais de quinhentos mil habitantes, o subsídio máximo dos Vereadores corresponderá a setenta e cinco por cento do subsídio dos Deputados Estaduais; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

VII - o total da despesa com a remuneração dos vereadores não poderá ultrapassar o montante de cinco por cento da receita do município*; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

VIII - inviolabilidade dos Vereadores por suas opiniões, palavras e votos no exercício do mandato e na circunscrição do Município; *(Primitivo inciso VI renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

IX – proibições e incompatibilidades, no exercício da vereança, similares, no que couber, ao disposto nesta Constituição para os membros do Congresso Nacional e, na Constituição do respectivo Estado, para os membros da Assembléia Legislativa; *(Primitivo inciso VII renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

X – julgamento do Prefeito perante o Tribunal de Justiça; *(Primitivo inciso VIII renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

XI - organização das funções legislativas e fiscalizadoras da Câmara Municipal; *(Primitivo inciso IX renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

XII - cooperação das associações representativas no planejamento municipal; *(Primitivo inciso X renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

XIII - iniciativa popular de projetos de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros, através de manifestação de, pelo menos, cinco por cento do eleitorado; *(Primitivo inciso XI renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

XIV - perda do mandato do Prefeito, nos termos do art. 28, parágrafo único. *(Primitivo inciso XII renumerado pela Emenda Constitucional nº 1, de 1992)*

Art. 29-A. O total da despesa do Poder Legislativo Municipal, incluídos os subsídios dos Vereadores e excluídos os gastos com inativos, não poderá ultrapassar os seguintes percentuais, relativos ao somatório da receita tributária e das transferências previstas no § 5º do art. 153 e nos arts. 158 e 159, efetivamente realizado no exercício anterior: *("Caput" do artigo acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

I - 7% (sete por cento) para Municípios com população de até 100.000 (cem mil) habitantes; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*.e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

II - 6% (seis por cento) para Municípios com população entre 100.000 (cem mil) e 300.000 (trezentos mil) habitantes; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*.e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

III - 5% (cinco por cento) para Municípios com população entre 300.001 (trezentos mil e um) e 500.000 (quinhentos mil) habitantes; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*.e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

IV - 4,5% (quatro inteiros e cinco décimos por cento) para Municípios com população entre 500.001 (quinhentos mil e um) e 3.000.000 (três milhões) de habitantes; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*.e *com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

V - 4% (quatro por cento) para Municípios com população entre 3.000.001 (três milhões e um) e 8.000.000 (oito milhões) de habitantes; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

VI - 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) para Municípios com população acima de 8.000.001 (oito milhões e um) habitantes. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 58, de 2009)*

§ 1º A Câmara Municipal não gastará mais de setenta por cento de sua receita com folha de pagamento, incluído o gasto com o subsídio de seus Vereadores. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

§ 2º Constitui crime de responsabilidade do Prefeito Municipal:

I - efetuar repasse que supere os limites definidos neste artigo;

II - não enviar o repasse até o dia vinte de cada mês; ou

III - enviá-lo a menor em relação à proporção fixada na Lei Orçamentária. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

§ 3º Constitui crime de responsabilidade do Presidente da Câmara Municipal o desrespeito ao § 1º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 25, de 2000)*

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

.....

.....

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

.....
.....

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o Regime Geral de Previdência Social de forma idêntica à dos contribuintes individuais. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.765, de 27/12/2012, publicada no DOU de 28/12/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 2º O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.765, de 27/12/2012, publicada no DOU de 28/12/2012, em vigor 90 dias após a publicação)*

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

§ 5º *(VETADO na Lei nº 12.468, de 26/8/2011)*

Art. 1º-A *(VETADO na Lei nº 12.468, de 26/8/2011)*

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
L. G. do Nascimento e Silva

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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I
DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina- se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina- se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

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.

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

Art. 12-B. *(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015)*

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....
.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

(Republicada no DOU de 6/3/2012 em atendimento ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011)

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nº 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de

pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, especialmente no que se refere:

I - à apuração e recolhimento dos impostos e contribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante regime único de arrecadação, inclusive obrigações acessórias;

II - ao cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive obrigações acessórias;

III - ao acesso a crédito e ao mercado, inclusive quanto à preferência nas aquisições de bens e serviços pelos Poderes Públicos, à tecnologia, ao associativismo e às regras de inclusão.

IV - ao cadastro nacional único de contribuintes a que se refere o inciso IV do parágrafo único do art. 146, *in fine*, da Constituição Federal. *(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 1º Cabe ao Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) apreciar a necessidade de revisão, a partir de 1º de janeiro de 2015, dos valores expressos em moeda nesta Lei Complementar.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Ressalvado o disposto no Capítulo IV, toda nova obrigação que atinja as microempresas e empresas de pequeno porte deverá apresentar, no instrumento que a instituiu, especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido para cumprimento. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 4º Na especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido de que trata o § 3º, deverá constar prazo máximo, quando forem necessários procedimentos adicionais, para que os órgãos fiscalizadores cumpram as medidas necessárias à emissão de documentos, realização de vistorias e atendimento das demandas realizadas pelas microempresas e empresas de pequeno porte com o objetivo de cumprir a nova obrigação. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 5º Caso o órgão fiscalizador descumpra os prazos estabelecidos na especificação do tratamento diferenciado e favorecido, conforme o disposto no § 4º, a nova obrigação será inexigível até que seja realizada visita para fiscalização orientadora e seja reiniciado o prazo para regularização. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 6º A ausência de especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido ou da determinação de prazos máximos, de acordo com os §§ 3º e 4º, tornará a nova obrigação inexigível para as microempresas e empresas de pequeno porte. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 7º A inobservância do disposto nos §§ 3º a 6º resultará em atentado aos direitos e garantias legais assegurados ao exercício profissional da atividade empresarial. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

Art. 2º O tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte de que trata o art. 1º desta Lei Complementar será gerido pelas instâncias a seguir especificadas:

I - Comitê Gestor do Simples Nacional, vinculado ao Ministério da Fazenda, composto por 4 (quatro) representantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como representantes da União, 2 (dois) dos Estados e do Distrito Federal e 2 (dois) dos Municípios, para tratar dos aspectos tributários; e

II - Fórum Permanente das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, com a participação dos órgãos federais competentes e das entidades vinculadas ao setor, para tratar dos demais aspectos, ressalvado o disposto no inciso III do *caput* deste artigo;

III - Comitê para Gestão da Rede Nacional para Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios - CGSIM, vinculado à Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, composto por representantes da União, dos Estados e do Distrito Federal, dos Municípios e demais órgãos de apoio e de registro empresarial, na forma definida pelo Poder Executivo, para tratar do processo de registro e de legalização de empresários e de pessoas jurídicas. *(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 1º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão presididos e coordenados por representantes da União.

§ 2º Os representantes dos Estados e do Distrito Federal nos Comitês referidos nos incisos I e III do *caput* deste artigo serão indicados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ e os dos Municípios serão indicados, um pela entidade representativa das Secretarias de Finanças das Capitais e outro pelas entidades de representação nacional dos Municípios brasileiros.

§ 3º As entidades de representação referidas no inciso III do *caput* e no § 2º deste artigo serão aquelas regularmente constituídas há pelo menos 1 (um) ano antes da publicação desta Lei Complementar.

§ 4º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo elaborarão seus regimentos internos mediante resolução.

§ 5º O Fórum referido no inciso II do *caput* deste artigo tem por finalidade orientar e assessorar a formulação e coordenação da política nacional de desenvolvimento das microempresas e empresas de pequeno porte, bem como acompanhar e avaliar a sua implantação, sendo presidido e coordenado pela Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.792, de 28/3/2013)*

§ 6º Ao Comitê de que trata o inciso I do *caput* deste artigo compete regulamentar a opção, exclusão, tributação, fiscalização, arrecadação, cobrança, dívida ativa, recolhimento e demais itens relativos ao regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, observadas as demais disposições desta Lei Complementar.

§ 7º Ao Comitê de que trata o inciso III do *caput* deste artigo compete, na forma da lei, regulamentar a inscrição, cadastro, abertura, alvará, arquivamento, licenças, permissão, autorização, registros e demais itens relativos à abertura, legalização e funcionamento de empresários e de pessoas jurídicas de qualquer porte, atividade econômica ou composição societária.

§ 8º Os membros dos Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão designados, respectivamente, pelos Ministros de Estado da Fazenda e da Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, mediante indicação dos órgãos e entidades vinculados. *(Parágrafo com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 9º O CGSN poderá determinar, com relação à microempresa e à empresa de pequeno porte optante pelo Simples Nacional, a forma, a periodicidade e o prazo:

I - de entrega à Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB de uma única declaração com dados relacionados a fatos geradores, base de cálculo e valores da contribuição para a Seguridade Social devida sobre a remuneração do trabalho, inclusive a descontada dos trabalhadores a serviço da empresa, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e outras informações de interesse do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e do Conselho Curador do FGTS, observado o disposto no § 7º deste artigo; e

II - do recolhimento das contribuições descritas no inciso I e do FGTS. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 10. O recolhimento de que trata o inciso II do § 9º deste artigo poderá se dar de forma unificada relativamente aos tributos apurados na forma do Simples Nacional. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 11. A entrega da declaração de que trata o inciso I do § 9º substituirá, na forma regulamentada pelo CGSN, a obrigatoriedade de entrega de todas as informações, formulários e declarações a que estão sujeitas as demais empresas ou equiparados que contratam trabalhadores, inclusive relativamente ao recolhimento do FGTS, à Relação Anual de Informações Sociais e ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 12. Na hipótese de recolhimento do FGTS na forma do inciso II do § 9º deste artigo, deve-se assegurar a transferência dos recursos e dos elementos identificadores do recolhimento ao gestor desse fundo para crédito na conta vinculada do trabalhador. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 13. O documento de que trata o inciso I do § 9º tem caráter declaratório, constituindo instrumento hábil e suficiente para a exigência dos tributos, contribuições e dos débitos fundiários que não tenham sido recolhidos resultantes das informações nele prestadas. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

.....
.....

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. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

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.

.....

.....

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 V
DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

Seção I
Das Disposições Gerais

Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.

Seção II
Da Oferta

Art. 30. Toda informação ou publicidade, suficientemente precisa, veiculada por qualquer forma ou meio de comunicação com relação a produtos e serviços oferecidos ou apresentados, obriga o fornecedor que a fizer veicular ou dela se utilizar e integra o contrato que vier a ser celebrado.

Art. 31. A oferta e apresentação de produtos ou serviços devem assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre suas características, qualidades, quantidade, composição, preço, garantia, prazos de validade e origem, entre outros dados, bem como sobre os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores.

Parágrafo único. As informações de que trata este artigo, nos produtos refrigerados oferecidos ao consumidor, serão gravadas de forma indelével. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 11. 989, de 27/7/2009, publicada no DOU de 28/7/2009, em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação)*

Art. 32. Os fabricantes e importadores deverão assegurar a oferta de componentes e peças de reposição enquanto não cessar a fabricação ou importação do produto.

Parágrafo único. Cessadas a produção ou importação, a oferta deverá ser mantida por período razoável de tempo, na forma da lei.

.....
.....

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 3.433, 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 3.944, 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 4.018, 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 4.312, DE 2016

(Do Sr. Professor Victório Galli)

Regulamenta o transporte privado individual de passageiros mediante sistema associativo de cadastro prévio e chamada por aplicativo digital e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1584/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A presente norma regulamenta o exercício da atividade profissional de transporte privado individual de passageiros mediante sistema associativo de cadastro prévio e chamada por aplicativo digital.

Art. 2º Esse serviço de transporte será exercido de forma autônoma na forma de prestação de serviço, reconhecido em todo o território nacional.

Art. 3º A atividade do transporte privado individual de passageiros observará estritamente a capacidade de até 7 passageiros, sendo o veículo próprio ou de terceiros.

Art. 4º A prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer outro serviço digital tecnológico está sujeita à autorização do poder público concedente de que trata este artigo.

Art. 5º Os serviços de que trata esta lei estará sujeito ao ISS – Imposto sobre serviço, devido na municipalidade onde efetivamente ocorrer à prestação do serviço.

Art. 6º Fica restrito à prática da atividade profissional prevista nesta lei observando os seguintes requisitos:

I – cadastro atualizado anualmente perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço;

II – ter idade mínima de 21 anos para conduzir o veículo de transporte individual de passageiros;

III – portar documento físico que comprove ter seguro de motorista, do veículo e de passageiros atualizados;

IV – veículo deve ser equipado com sistema de orientação por satélite ;

V – veículo deve possuir dispositivos de acessibilidade para passageiros deficientes.

Art. 7º É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua condenação judicial com transito em julgado.

Art. 8º Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O interesse público deve estar acima de qualquer forma de acirramento e disputa desleal que venha colocar em xeque o sistema de transporte público brasileiro.

É preciso equacionar essa modalidade de transporte à realidade brasileira. Os grandes centros urbanos estão com seus sistemas de transportes comprometidos. É preciso, em nome de toda a coletividade darmos uma solução para esse caos.

Precisamos buscar alternativas para essa crise e acima de tudo, colocar em equilíbrio o transporte privado individual para quer possamos cumprir com a constituição com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.

Este transporte que chamamos de Uber é muito simples de fácil acesso para quem quer se locomover, basta apenas acessar o aplicativo em seu celular e solicitar um motorista particular de qualquer ponto de sua cidade.

Deixemos claro, tudo é feito pelo aplicativo, trazendo mais comodidade, mais rapidez e acima de tudo segurança.

Diante de tudo até aqui narrado, vejo razoável a prestação desse tipo de transporte sendo favorável à sua normatização.

03/02/2016

PROFESSOR VICTÓRIO GALLI

DEPUTADO FEDERAL

PSC-MT

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)

.....

.....