

## **PROJETO DE LEI Nº     , DE 2010**

**(Do Sr. Milton Monti)**

Regulamenta o exercício da profissão de Agente de Trânsito, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O exercício da profissão de Agente de Trânsito, prevista na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, será disciplinado por esta Lei.

Art. 2º Considera-se Agente de Trânsito, para os efeitos desta Lei, o profissional cujo cargo ou emprego público esteja classificado sob o código 5172-20 da Classificação Brasileira de Ocupações, aprovada pela Portaria nº 397, de 9 de outubro de 2002, do Ministério do Trabalho e Emprego, ainda que sob nomenclatura distinta.

Art. 3º A profissão de que trata o art. 1º desta Lei será exercida exclusivamente por ocupantes de cargo público efetivo ou titulares de emprego público permanente, nomeados ou admitidos na forma do inciso II do art. 37 da Constituição Federal, ressalvadas as situações regularmente constituídas na data de aprovação desta Lei.

Art. 4º São requisitos para o exercício da profissão de Agente de Trânsito:

I – ensino médio completo;

II – Carteira Nacional de Habilitação ou documento correspondente que autorize a condução de veículo automotor e motocicleta;

III – habilitação específica, na forma do art. 6º desta Lei.

Art. 5º O Agente de Trânsito será obrigatoriamente submetido a treinamento profissional custeado pelo órgão ou entidade a cujo

quadro de pessoal se subordine, com carga horária mínima de 300 (trezentas) horas de ensino teórico e 100 (cem) horas de ensino prático.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN regulamentará o disposto no *caput* deste artigo, mediante resolução, especificando, entre outras características do curso nele previsto, a grade curricular, as disciplinas a serem cursadas e as respectivas cargas horárias.

§ 2º As disciplinas diretamente relacionadas ao exercício da profissão de Agente de Trânsito somente poderão ser ministradas por profissionais especializados, assim considerados os que recebam esse credenciamento pelo órgão executivo de trânsito da União ou dos Estados ou que possuam experiência comprovada de no mínimo 3 (três) anos nas atividades discriminadas no art. 5º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 6º A habilitação para o exercício da profissão de Agente de Trânsito será expedida pelo órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual cumprirá a expedição da respectiva cédula de identidade profissional, válida em todo o território brasileiro.

Art. 7º Constituem atribuições privativas do Agente de Trânsito:

I – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, bem como a eventual anulação dessas medidas, quando no mesmo dia de sua adoção forem comprovados motivos de força maior que justifiquem a conduta do infrator;

II – interromper, mediante gestos, pelo uso de instrumentos sonoros ou por outra forma de sinalização, a movimentação de veículos que circulem por logradouros públicos situados em sua área de atuação, ante evidência de transgressões das normas de trânsito ou para preveni-las;

III – requisitar a exibição da Carteira Nacional de Habilitação ou documento correspondente por parte de condutores alcançados pela competência de que trata o inciso II deste artigo;

IV – emitir o documento descrito no art. 13 desta Lei.

Art. 8º Os atos praticados pelos Agentes de Trânsito no exercício das competências de que trata o art. 7º desta Lei revestem-se de fé pública e gozam de presunção de legitimidade.

Art. 9º São prerrogativas dos Agentes de Trânsito:

I – jornada de trabalho máxima de trinta e seis horas semanais;

II – piso remuneratório correspondente a R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais);

III – recebimento de uniforme privativo e dos equipamentos indispensáveis ao exercício de suas atribuições;

IV – autonomia no exercício das competências referidas no art. 7º desta Lei;

V – porte de armas de fogo, nos termos do art. 10 desta Lei.

Art. 10. Os Agentes de Trânsito considerados aptos em exame psicológico específico e aprovados em treinamento ministrado por órgão policial que integre o quadro de pessoal de órgãos ou entidades da União, dos Estado ou dos Municípios com população igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) habitantes poderão portar arma de fogo em serviço.

§ 1º Os Agentes de Trânsito que não se enquadrem nas situações previstas no *caput* deste artigo poderão portar armas não letais destinadas à defesa pessoal.

§ 2º Cabe ao respectivo Poder Executivo regulamentar o disposto neste artigo e estabelecer requisitos complementares, observada a legislação pertinente.

Art. 11. É vedado aos agentes de trânsito:

I – valer-se de sua competência como instrumento de perseguição, coação ou ameaça a condutores de veículos;

II – utilizar ou ameaçar utilizar arma de fogo ou de natureza não letal em relação a quem não esteja oferecendo risco imediato ou resistência injustificada.

Parágrafo único. Observado processo administrativo em que sejam assegurados o contraditório e a ampla defesa, nos termos da legislação à qual os Agentes de Trânsito se vinculem, será aplicada a pena de demissão quando comprovados os atos referidos no *caput* deste artigo.

Art. 12. A nomeação, a posse, a exoneração, a demissão, a aposentadoria e o falecimento de Agentes de Trânsito serão obrigatoriamente comunicados ao Conselho Nacional de Trânsito, no prazo de 5 (cinco) dias, devendo a respectiva documentação ser acompanhada de dados destinados a qualificar o profissional alcançado.

Art. 13. Fica instituído o Boletim de Ocorrência de Trânsito – BOT, destinado ao registro legal de acidentes de trânsito sem vítima.

§ 1º O BOT será emitido sempre que houver notícia de acidente de trânsito sem vítima, causado, direta ou indiretamente, por condutores dos veículos especificados no art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 2º No prazo de noventa dias, a contar da data de publicação desta Lei, o Conselho Nacional de Trânsito regulamentará o disposto neste artigo, mediante resolução.

Art. 14. Fica criado o Fundo de Aperfeiçoamento dos Profissionais do Trânsito – FAPT, destinado a custear o aperfeiçoamento profissional dos ocupantes de cargos ou titulares de empregos públicos que desempenhem suas atividades nas áreas de engenharia, educação e fiscalização do trânsito.

§ 1º O FAPT será administrado e regulamentado no âmbito de cada unidade da federação e compreenderá receitas decorrentes da destinação de percentagem não inferior a 5% (cinco por cento) da arrecadação decorrente de multas de trânsito, bem como de outras fontes indicadas pelo Poder Executivo local.

§ 2º É obrigatória a participação de pelo menos um servidor das áreas indicadas no *caput* deste artigo na gestão do FAPT.

Art. 15. A aplicação aos atuais Agentes de Trânsito do disposto nesta Lei ocorrerá no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses a partir de sua publicação, considerando-se inabilitados para o exercício da profissão regulamentada por esta Lei os que continuarem, após esse período, desempenhando as respectivas atividades em desacordo com as exigências legais.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A Constituição da República atribui à União, no inciso XVI do art. 22, competência privativa para legislar sobre “organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício das profissões”. O § 2º do art. 511 da Consolidação das Leis do Trabalho define *categoria profissional* como uma decorrência da “similitude de condições de vida oriunda da profissão ou trabalho em comum, em situação de emprego na mesma atividade econômica ou em atividades econômicas similares ou conexas”. Por sua vez, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) contém menção expressa à profissão de Agente de Trânsito, tornando-a, portanto, apta ao exercício da competência legislativa anteriormente referida.

Ao contrário do que poderia parecer, a natureza pública de determinada atividade profissional não constitui circunstância que impeça a União de legislar a respeito das condições de seu exercício, sob o argumento de que se estaria rompendo a autonomia constitucional dos entes públicos. A inexistência dessa restrição pode ser demonstrada a partir do exame do seguinte acórdão, expedido pelo Superior Tribunal de Justiça pouco depois da promulgação da Carta de 1988:

“Administrativo – Inexiste obrigação de natureza constitucional ou legal no sentido de que, regulamentada uma profissão, as entidades públicas criem em seus Quadros e Tabelas cargos e empregos a ela correspondentes. Mandado de Injunção indeferido.”  
(MI nº 18/DF, relator o Ministro Armando Rolemberg)

Tal entendimento promove, a ver da comissão signatária da presente proposição, a necessária adequação entre o exercício da competência atribuída à União no sentido de regulamentar profissões e a autonomia de cada ente federativo. Interpretada sob esse ponto de vista, a Carta autorizaria a União a regulamentar inclusive profissões cujo exercício é próprio de servidores públicos, uma vez que a legislação daí decorrente não acarreta em obrigação aos Estados e Municípios no sentido de incorporarem os respectivos profissionais a seus quadros de pessoal.

Superada, portanto, a questão de sua admissibilidade, é preciso deixar suficientemente clara a oportunidade e a conveniência da legislação que ora se pretende ver aprovada. Trata-se de profissão que envolve a preservação de vidas, na medida em que possui relação imediata com uma das maiores causas de morte na realidade brasileira, a propalada e

combatida violência que infelizmente ainda caracteriza o trânsito de veículos nas nossas cidades.

A concessão de proteção e de garantias mínimas aos profissionais envolvidos no mister alcançado pelo projeto sob justificação constitui, a partir dessa premissa, uma necessidade que não pode mais ser protelada pelo Legislativo federal. O memorável Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) introduziu, entre suas melhores inovações, a municipalização do controle de trânsito, medida que ampliou em larga escala a eficácia dessa atividade, mas não produziu (e nem poderia) salvaguardas complementares como as que agora se aventam.

Assim, esta Comissão acredita que surge em boa hora o presente projeto de lei. Trata-se de dar definitiva viabilidade a um sistema que dispõe de todas as condições para atribuir às ruas das nossas cidades instrumentos aptos a prevenir ou coibir um dos seus maiores e mais constrangedores problemas: a sistemática transgressão, pelos condutores de veículos, das civilizadas normas impostas pelo CTB.

Nunca é demais enfatizar a importância da atividade alcançada pelo projeto sob apreço. Trata-se do exercício direto do poder punitivo atribuído ao Estado, ao qual devem corresponder limitações normativas e garantias sociais, cuja introdução somente se dará com a aprovação do presente estatuto.

Fundados nestes argumentos, os membros da Comissão de Viação e Transportes esperam a célere tramitação do projeto sob justificativa e sua transformação, no menor prazo de tempo possível, em lei ordinária.

Sala das Sessões, em                    de                    de 2010.

2010\_5502