



# SENADO FEDERAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei nº 3267, de 2019**, que *"Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Jean Paul Prates (PT/RN)	001; 054; 055; 068; 081; 092; 093; 094
Senador Jader Barbalho (MDB/PA)	002
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	003; 004; 005; 006; 007; 034; 035; 036; 037; 038; 049; 050
Senador Jorginho Mello (PL/SC)	008
Senador Dário Berger (MDB/SC)	009
Senador Paulo Paim (PT/RS)	010; 012
Senador Major Olimpio (PSL/SP)	011; 043; 044
Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	013; 014; 015; 016; 017; 018; 019; 020; 021; 022; 023; 024; 025; 026; 027; 028; 057; 058; 059; 060; 061; 062
Senador Alvaro Dias (PODEMOS/PR)	029; 030; 031; 042
Senador Weverton (PDT/MA)	032; 040
Senador Eduardo Girão (PODEMOS/CE)	033
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	039
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	041
Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB/PB)	045
Senador Roberto Rocha (PSDB/MA)	046
Senador Lasier Martins (PODEMOS/RS)	047; 048
Senador Wellington Fagundes (PL/MT)	051; 076; 077; 078; 079
Senador Otto Alencar (PSD/BA)	052; 053
Senador Jayme Campos (DEM/MT)	056
Senador Lucas Barreto (PSD/AP)	063
Senadora Zenaide Maia (PROS/RN)	064; 065; 066
Senadora Eliziane Gama (CIDADANIA/MA)	067
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)	069; 075

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senadora Kátia Abreu (PP/TO)	070
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS/ES)	071; 072; 073; 091
Senador Carlos Fávaro (PSD/MT)	074
Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP)	080; 090
Senador Carlos Viana (PSD/MG)	082; 083; 084; 085; 086; 087; 088; 089; 101
Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)	095; 096; 097; 098; 099; 100

**TOTAL DE EMENDAS: 101**



Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação aos parágrafos 1º e 3º acrescentados ao art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

**Art. 12.** .....

.....  
§ 1º As normas regulamentares de que trata o inciso I serão submetidas a consulta pública antes de sua entrada em vigor, por meio da rede mundial de computadores (internet), por período mínimo de dez dias contados a partir de sua publicação.  
.....

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, *ad referendum* do Conselho e com prazo de validade máximo de noventa dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I, vedada a reedição.

**JUSTIFICAÇÃO**

O processo de discussão das regulamentações emanadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) merece aperfeiçoamento.

É comum que os proprietários de veículos sejam submetidos a cumprir obrigações e a suportar custos sem que todas as repercussões de uma nova regulamentação do Contran tenham sido devidamente avaliadas durante o processo decisório.

Por essa razão, as decisões do colegiado devem ser submetidas a consulta pública antes de sua entrada em vigor.

Quando da apreciação da Medida Provisória nº 882, de 2019, propusemos emenda nesse sentido, que foi então acatada pelo relator da MPV, Senador Wellington Fagundes, e aprovado pela Comissão Mista que se destinava a analisar a matéria. A MPV, contudo, perdeu a eficácia.

Embora o substitutivo aprovado na Câmara preveja a realização de consulta pública, a forma proposta, do nosso ponto de vista é pouco efetiva.

Segundo o substitutivo que nos chega para análise nesta Casa, as consultas públicas serão prévias à apreciação do assunto pelo Contran.

Da forma proposta, um sem número de matérias poderia ser colocado em consulta da população, que nem mesmo saberia se tais matérias seriam efetivamente avaliadas pelo Colegiado – certamente, com o tempo, essa configuração desestimularia o interesse da participação popular.

Ademais, o § 3º prevê que tal procedimento possa ser dispensado “em caso de urgência e de relevante interesse público”, o que abre uma enorme brecha para que as normas regulamentares mais impactantes e controvertidas, exatamente aquelas que despertariam mais interesse da população, deixem de ser submetidas ao escrutínio público.

Para estimular uma ampla reflexão e a participação popular, é necessário que as decisões do Contran sejam avaliadas pela sociedade antes que os regulamentos adquiram força normativa.

Um *vacatio legis* de pelo menos dez dias para a efetiva entrada em vigor das normas emanadas do Contran certamente não comprometerá a eficácia de suas decisões. Vale lembrar que, nos casos de extrema urgência, o Poder Executivo tem a prerrogativa de editar Medida Provisória, como ocorreu na última grande greve dos caminhoneiros.

São esses os motivos por que esperamos contar como o apoio dos nobres senadores para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES





**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao Art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, **e devidamente credenciados aos Órgãos Estaduais de Trânsito - Detran.**” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O substitutivo do nobre Deputado Juscelino Filho, aprovado pela Câmara dos Deputados, traz adequações bem vindas ao Projeto de Lei 3.267, de 2019, do ponto de vista de especialistas que avaliam a condição de saúde de condutores de veículos automotores.

Os avanços, entretanto, não são ideais do ponto de vista da segurança viária, estando distantes no tocante ao controle dos agentes que exercem a avaliação da saúde física e mental dos condutores, que são os médicos e psicólogos.

Esses profissionais devem estar credenciados e ser fiscalizados diretamente pelos Órgãos Estaduais de Trânsito. Por esse motivo, é fundamental que seja determinado no texto da Lei, a atribuição por parte dos Órgãos Estaduais de Trânsito - Detran, quanto ao credenciamento e fiscalização dos profissionais que trabalham nas perícias médicas e psicológicas, seguindo regras, diretrizes, portarias e determinações do Órgão Estadual de Trânsito de cada Unidade da Federação; regramento este, que já existe.

Os acidentes de trânsito, além de figurarem como tragédia humanitária em nosso país, devido ao elevado número de mortes e invalidez permanente que ocasionam, representam também, anualmente, enormes gastos despendidos pela União no Sistema Único de Saúde, o SUS.



## **SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, anualmente são gastos mais de R\$ 50 bilhões com vítimas de acidentes de trânsito.

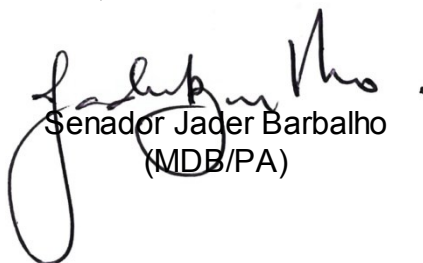
Dados do Ministério da Saúde revelam que, em condições normais (antes da pandemia de coronavírus), 60% dos leitos do SUS eram ocupados por vítimas de acidentes automobilísticos, que ocasionam mais de 35 mil mortes todos os anos e deixaram mais de 2,5 milhões de inválidos ou incapazes na última década.

Se a alteração proposta não for contemplada, corre-se o sério risco de perder o controle efetivo sobre o serviço prestado e assim, sua boa qualidade.

Por outro lado, somando-se a essa questão, existe também a sistematização eletrônica, já consagrada há mais de duas décadas, quanto à operacionalização do sistema pericial, junto aos Detran(s) Estaduais, o que poderá acarretar perdas fundamentais pela falta de credenciamento dos médicos e psicólogos.

A integridade física, sem perdas humanas ou limitações adquiridas em decorrência de acidentes de trânsito, deve ser a prioridade absoluta para todos nós. É esse sentimento que nos move para a alteração proposta. Afinal, o trânsito, somos todos nós.

Sala das Sessões,



Senador Jader Barbalho  
(MDB/PA)



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Insira-se o seguinte § 5º-A no art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....

‘Art. 261. ....

§ 5º-A No caso do condutor que não exerce atividade remunerada ao veículo, e que esteja enquadrado no caso da alínea c do inciso I do caput, ser-lhe-á facultado participar de curso preventivo de reciclagem a qualquer tempo, conforme regulamentação do Contran.’(NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

Apresentamos a presente emenda para permitir que o curso de reciclagem que zera os pontos da habilitação também possa ser realizado pelos condutores que não exerçam atividade remunerada ao veículo. O texto do Projeto de Lei (PL) aprovado pela Câmara estabelece o limite de trinta pontos para que os motoristas profissionais possam realizá-lo. Entendemos que se trate de uma segunda chance a esses profissionais, de maneira a que não sofram a penalidade máxima da suspensão do direito de dirigir, prejudicando sua remuneração, que, muitas vezes, é a única fonte de renda da família.

No caso dos demais condutores, contudo, entendemos que é preciso haver punição, caso contrário a lei seria letra morta. Mas é possível encontrar um caminho equilibrado e também oferecer-lhes uma segunda chance. Propomos, portanto, que sua reciclagem possa ser realizada caso não conste nenhuma infração gravíssima no período de doze meses. Trata-se do caso de infrações de menor potencial ofensivo, onde a punição de caráter educativo – a reciclagem – poderia ocupar o lugar da punição mais radical, de suspensão do direito de dirigir.

Nosso objetivo é conferir alguma isonomia a todos os condutores – exerçam estes, atividade remunerada ou não ao veículo –, sem deixar de aplicar medidas mais duras nos casos de maior gravidade.

Ademais, entendemos que não é preciso estabelecer limite mínimo de pontos para que o condutor possa realizar o curso de reciclagem.



SENADO FEDERAL

Se o motorista pode fazê-lo ao atingir quatorze pontos, não há nenhum problema, a nosso ver, se ele decidir pelo curso ao atingir, por exemplo, dez pontos. Trata-se de uma decisão que deve ficar a cargo do próprio condutor e que não prejudica em nada o espírito da lei, que é oferecer-lhe uma segunda chance através da reeducação.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma letra inicial 'A' muito grande e decorativa.

Senador ACIR GURGACZ



**PL 3267/2019**  
**00004**

SENADO FEDERAL

## **EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Insira-se o seguinte § 5º-A no art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....

‘Art.261. ....

§ 5º-A No caso do condutor que não exerce atividade remunerada ao veículo, e que esteja enquadrado no caso da alínea *c* do inciso I do *caput*, ser-lhe-á facultado participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran.’(NR)”

## **JUSTIFICAÇÃO**

Apresentamos a presente emenda para permitir que o curso de reciclagem que zera os pontos da habilitação também possa ser realizado pelos condutores que não exerçam atividade remunerada ao veículo. O texto do Projeto de Lei (PL) aprovado pela Câmara estabelece o limite de trinta pontos para que os motoristas profissionais possam realizá-lo. Entendemos que se trate de uma segunda chance a esses profissionais, de maneira a que não sofram a penalidade máxima da suspensão do direito de dirigir, prejudicando sua remuneração, que, muitas vezes, é a única fonte de renda da família.

No caso dos demais condutores, contudo, entendemos que é preciso haver punição, caso contrário a lei seria letra morta. Mas é possível encontrar um caminho equilibrado e também oferecer-lhes uma segunda chance. Propomos, portanto, que sua reciclagem possa ser realizada caso não conste nenhuma infração gravíssima no período de doze meses. Trata-se do caso de infrações de menor potencial ofensivo, onde a punição de caráter educativo – a reciclagem – poderia ocupar o lugar da punição mais radical, de suspensão do direito de dirigir.

Nosso objetivo é conferir alguma isonomia a todos os condutores – exerçam estes, atividade remunerada ou não ao veículo –, sem deixar de aplicar medidas mais duras nos casos de maior gravidade.



SENADO FEDERAL

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita de Acir Gurgacz em tinta azul, caracterizada por um traço inicial grande e circular, seguido por uma sequência de traços fluidos e entrelaçados.

Senador ACIR GURGACZ



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Acrescente-se ao texto proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, para o art. 284 da Lei nº 9.507, de 23 de setembro de 1997, o seguinte parágrafo:

**Art. 284.** .....

.....

§ 6º O sistema de notificação eletrônica será implantado pelo órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito, devendo os demais órgãos de trânsito disponibilizar, para os fins previstos neste artigo, as informações relativas a infrações cometidas em vias sob sua jurisdição.

**JUSTIFICAÇÃO**

A atual redação do Código de Trânsito Brasileiro prevê que o direito ao desconto de 40% sobre o valor da multa somente poderá ser exercido se houver um sistema de notificação eletrônica disponível.

A redação proposta pelo PL retira a expressão “se disponível” da Lei, providência com a qual concordamos, já se que constitui um dever de conferir ao administrado uma forma de se usar o desconto legalmente previsto, ou seja, a notificação eletrônica passa a ser um poder-dever. Contudo, fica pendente a interpretação de qual sistema seria usado para tal finalidade.

Com a atual emenda, gostaríamos de tornar mais claro o entendimento de que deva haver um sistema nacional de notificação de infrações. Por esse sistema seriam notificadas as infrações cometidas em vias sob jurisdição federal, estadual e municipal, de forma similar a que já existe no Registro Nacional de Veículos ou no Registro Nacional de Condutores.

O que gostaríamos de impedir é a proliferação de aplicativos – imaginem que um motorista profissional ou uma empresa de transportes teria que instalar e monitorar um aplicativo de registro de multas federal, 27 aplicativos estaduais e mais de mil municipais. Isso seria um verdadeiro pesadelo burocrático.

Em tempos de restrição orçamentária, para o Poder Público, a concessão de desconto é um incentivo ao pagamento imediato da multa devida, antecipando receitas. Do ponto de vista dos cidadãos, a parcela de desconto será empregada no restante da economia, promovendo maior



SENADO FEDERAL

circulação de dinheiro. Por isso, gostaríamos de assegurar o uso eficiente desse importante direito.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma letra inicial 'A' muito grande e estilizada, seguida por 'CIR GURGACZ'.

Senador ACIR GURGACZ





SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

**Art.** O art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 1.361.** .....

§ 1º Constitui-se a propriedade fiduciária com o registro do contrato, celebrado por instrumento público ou particular, que lhe serve de título, no Registro de Títulos e Documentos do domicílio do devedor, ou, em se tratando de veículos, no Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, fazendo-se a anotação no Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM.

.....”(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O registro nacional de gravames (Renagrav) é um subsistema do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), coordenado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Entretanto, a atual redação do Código Civil remete a responsabilidade pelo respectivo registro aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Não há, portanto padronização nos preços praticados em cada Estado.

Apresentamos a presente emenda com o objetivo de estabelecer um padrão nos procedimentos relativos aos gravames em âmbito nacional, inclusive as taxas cobradas para registro e baixa da alienação, que devem ser iguais em todo o território nacional.

Sala das Sessões,

Senador ACIR GURGACZ



**PL 3267/2019**  
**00007**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se ao § 5º do art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

Art. 261. ....

.....

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem a qualquer tempo, conforme regulamentação do Contran.”(NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

Entendemos que não seja preciso estabelecer limite mínimo de pontos para que o motorista profissional possa realizar o curso de reciclagem. Se hoje ele pode fazê-lo ao atingir quatorze pontos, não há nenhum problema, a nosso ver, se ele optar pelo curso ao atingir, por exemplo, dez pontos. Trata-se de uma decisão que deve ficar a cargo do próprio condutor e que não prejudica em nada o espírito da lei, que é o de oferecer-lhe uma segunda chance através da reeducação.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador ACIR GURGACZ



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Jorginho Mello**

EMENDA Nº - PLEN

(Ao PL 3267, de 2019)

Emenda Aditiva

Inclua-se o parágrafo único no art. 5º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

*“Art. 5º. ....*

*Parágrafo Único. Será assegurado ao médico credenciado que, até a data de 10 de dezembro de 2012, tenha concluído e sido aprovado em “Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores”, o direito de continuar a exercer a função de perito examinador, independente da exigência prevista no caput.”*

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda objetiva assegurar a garantia de que os médicos já capacitados através de Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores, tenham o direito de continuar a exercer suas funções.

A fixação da data proposta pela presente emenda tem fundamento na Resolução do CONTRAN nº 425, que concedeu até a data de 10/12/2012, o direito aos médicos de exercerem a função de perito examinador que tenham concluído e sido aprovados no “Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores”.

Preservação dos direitos adquiridos dos médicos e psicólogos já credenciados até a data da entrada em vigor da nova Lei:



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Jorginho Mello**

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei não prejudicará o direito adquirido, ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/1997) pelo PL 326/2019 não podem retroagir para prejudicar o direito adquirido dos médicos e psicólogos que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos.

Assim, se o ato de credenciamento do médico ou do psicólogo respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato jurídico perfeito.

No contexto fático do presente caso podemos verificar que as regulamentações do CONTRAN têm por base desde 2008 garantir o direito dos médicos e psicólogos que já vinham atuando sob a base de uma formação anterior.

Segue este entendimento a Resolução nº 267/2008 do CONTRAN por meio do seu art. 18, inciso II e § 1º, como se pode observar abaixo:

*Art. 18. O credenciamento de médicos e psicólogos peritos examinadores de trânsito serão realizados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observandose os seguintes critérios:*

*I - médicos e psicólogos deverão estar regularmente inscritos nos respectivos Conselhos Regionais;*

*II - o médico deve ter Título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira - AMB e do Conselho Federal de Medicina - CFM ou Capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica - CNRM (Anexo XVI);*

*III - o psicólogo deve ter Título de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP, ou ter concluído com aproveitamento o curso 'Capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito' (Anexo XVII).*

*§ 1º Será assegurado ao médico credenciado que até a data da publicação desta Resolução tenha concluído e sido aprovado no 'Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores' o direito de continuar a exercer a função de perito examinador.*

No mesmo caminho temos a Resolução nº 425/2012 do CONTRAN que dispôs no mesmo caminho em seu art. 18, inciso II e § 1º, conforme a seguir transcrito.



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Jorginho Mello**

*Art. 18º. O credenciamento de médicos e psicólogos peritos examinadores será realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios:*

*I - médicos e psicólogos deverão estar regularmente inscritos nos respectivos Conselhos Regionais; (Redação do inciso dada pela Resolução CONTRAN nº 500 DE 27/11/2012).*

*II - o médico deve ter Título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira - AMB e do Conselho Federal de Medicina - CFM ou Capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica - CNRM (Anexo XVI);*

*III - o psicólogo deve ter Título de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo CFP ou ter concluído com aproveitamento o curso "Capacitação Para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito" (Anexo XVII).*

*§ 1º Será assegurado ao médico credenciado que até a data da publicação desta Resolução tenha concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores" o direito de continuar a exercer a função de perito examinador.*

Importante destacar que este entendimento é defendido pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET, tendo a entidade divulgado nota ainda no final do ano de 2019:

**Comunicado ABRAMET - PL 3267/2019**

Prezados (as) colegas,

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET permanece atenta e atuante para que, em prol da segurança no trânsito, o Exame de Aptidão Física e Mental seja realizado por especialista em Medicina de Tráfego, assegurando-se ao médico credenciado que tenha concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo EAFM para Condutores de Veículos Automotores" o direito de continuar a exercer a função de perito examinador.

Os Exames de Aptidão Física e Mental devem ser aplicados por médicos credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Nesse sentido, parlamentares esclarecidos pelo arraçoado técnico-científico da ABRAMET,



SENADO FEDERAL  
***Gabinete do Senador Jorginho Mello***

Desta forma, entendendo ser fundamental mantermos o direito adquirido desta categoria, peço apoio dos nobres pares para que esta emenda ao PL 3267 de 2019 seja acatada e aprovada no Senado Federal.

Sala das Sessões, julho de 2020

**JORGINHO MELLO**  
**Senador – PL/SC**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao Art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, e devidamente credenciados aos Órgãos Estaduais de Trânsito-Detran.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Os agentes que exercem a avaliação dos condutores são essenciais para a garantia de sua saúde física e mental, fundamentais para a tão necessária e esperada segurança viária.

A perda de vidas, assim como a invalidez permanente, além de figurarem como tragédia humanitária em nosso país, representam também bilhões de reais gastos anualmente pelo SUS com esta catastrófica estatística.

Além do gasto oriundo dos acidentes de trânsito, são ocupados leitos que deveriam estar disponíveis aos cidadãos portadores de patologias outras e que pela escassez dos mesmos, eventualmente podem pagar com a própria vida.

Pelo exposto, percebe-se a importância do Estado em respaldar tais profissionais, motivo pelo qual devem ser credenciados e fiscalizados diretamente pelos Órgãos Estaduais de Trânsito.

Assim, torna-se necessário que seja determinado, no texto da Lei, a atribuição dos Órgãos Estaduais de Trânsito quanto ao credenciamento e fiscalização dos profissionais que trabalham nas perícias médicas e psicológicas, seguindo regras, Diretrizes, Portarias e Determinações do Órgão Estadual de Trânsito de cada Unidade da Federação; regramento este, que

meridianamente necessita ser confirmado, nesta mudança trazida pelo Substitutivo em questão, sob risco de aumento exponencial de perda de vidas humanas.

Sala das Sessões,

Senador DÁRIO BERGER





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador PAULO PAIM**

**EMENDA Nº - PLEN**

**(ao PL nº 3267, de 2019)**

**EMENDA DE REDAÇÃO**

Dê-se ao § 2º do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º, a seguinte redação:

“Art. 24 .....

.....  
§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivo de trânsito, diretamente, por meio da prefeitura municipal, ou nas condições do § 2º do artigo 25 deste Código, conforme previsto no art. 333.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa corrigir defeito redacional do texto aprovado pela Câmara, de forma a superar contradição entre o disposto no § 2º do art. 24 e o que dispõe o § 2º do art. 25.

O texto aprovado pela Câmara prevê que “para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivos de trânsito ou diretamente por meio da prefeitura municipal, conforme previsto no art. 333 deste Código.”

Contudo, o mesmo texto prevê na redação que dá ao § 2º do art. 25, que “quando não houver órgão ou entidade executivos de trânsito no respectivo Município, o convênio de que trata o *caput* deste artigo poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal com órgão ou entidade que integre o Sistema Nacional de Trânsito, permitido, inclusive, o consórcio com outro ente federativo.”

Tal incongruência vem de ser apontada pela Associação Nacional dos Agentes de Trânsito – AGTBrasil, que com razão expressa preocupação com interpretações distorcidas que possam dela derivar, prejudicando a existência de



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

órgãos técnicos com agentes de trânsito para cuidar da segurança viárias das cidades brasileiras.

As alterações promovidas ao Código de Trânsito Brasileiro nesses dispositivos, em que pese a boa intenção do relator, causaram grande preocupação no tocante à integração ao SNT diretamente pela Prefeitura, assim como a celebração de convênio diretamente pela Prefeitura, sem qualquer existência do órgão ou entidade de trânsito municipal.

Além disso, mencionada alteração pode vir a ser tida como inconstitucional, pois desde 2014, é exigência da Carta Magna que a fiscalização de trânsito seja exercida por órgão de trânsito municipal e seus agentes, conforme determina o art. 144, § 10, I e II, da CF/88.

Portanto, a fiscalização de trânsito, bem como a educação de trânsito (que é matéria do substitutivo) só podem serem exercidas através de órgãos ou entidades executivos de trânsito municipais, sendo inconstitucional o exercício de tais atribuições diretamente pelas Prefeituras.

A redação dada ao § 2º do Art. 25 ameniza essa situação, pois prevê que as prefeituras que não tenham condições de criar seu próprio órgão de trânsito possam realizar convênios com órgãos integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT de outros entes federativos. Desta forma, a ideia de facilitar a integração dos municípios pequenos que não tenha condições financeiras possa se integrar ao SNT e ter um corpo técnico para o cuidado do trânsito de sua cidade.

A redação do §2º do artigo 25 da redação nova para o CTB aprovado na Câmara atendeu o interesse comum do disposto do art. 144, § 10, I e II, da CF/88. No entanto, se faz necessário a presente emenda de redação para readequar o texto do §2º do artigo 24 com o §2º do artigo 25 aprovado na Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**



**EMENDA Nº**

**(ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019)**

Dê-se a seguinte redação ao art. 23 da Lei nº 9.503 de 1997, constante do art. 1º do Projeto de Lei 3.267 de 2019, e por consequência altere-se a redação do art. 280, §4º e do anexo I, nos seguintes termos:

“Art. 23.....

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II – exercer privativamente a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;

III - realizar o registro das infrações penais, os termos circunstanciados, e demais procedimentos previstos em lei, encaminhando ao órgão ou instituição competente para o procedimento persecutório penal;

IV - realizar coleta, busca e análise de dados, inclusive estatísticos, sobre a criminalidade e infrações administrativas de interesse da polícia ostensiva, da polícia de preservação da ordem pública, destinadas a orientar o planejamento e a execução de suas atribuições;

V - organizar e realizar pesquisas técnico-científicas, estatísticas e exames técnicos relacionados com as atividades de polícia ostensiva e de polícia de preservação da ordem pública;

VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

VII - executar outras atribuições dos órgãos executivos de trânsito do Estado, do Distrito Federal ou Município, quando e conforme convênio firmado;

VIII - exercer a polícia ostensiva rodoviária e de trânsito no âmbito do estado e do Distrito Federal, como integrante do sistema nacional de trânsito, nos termos do art. 20, da lei nº 9.503 de 1997, ressalvada a competência da polícia rodoviária federal.

Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito urbano e rodoviário estadual serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de suas frações com formação técnica adequada." (NR)



.....  
“Art. 280. ....:

.....  
§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração que poderá ser agente público estatutário ou celetista com atribuição prevista em lei ou designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.” (NR)

.....  
“ANEXO I  
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

.....  
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO – agente público efetivo ou temporário credenciado pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, engenharia ou educação no trânsito.” (NR)

.....  
**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda visa ajustar a constitucionalidade e a juridicidade da lei de trânsito, pois as competências das Polícias Militares no trânsito encontram-se previstas em vários dispositivos do CTB, inclusive no seu anexo.

Ao mesmo evita um possível conflito no sentido de entender que o ato de fiscalização de polícia ostensiva de trânsito (que é uma espécie da polícia administrativa) necessita de convênio, deixando claro a possibilidade de convênio para outros atos que não o de polícia ostensiva, uma vez que a competência de polícia ostensiva da Polícia Militar está no art. 144, § 5º da Constituição Federal que diz:

“Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 5º Às **polícias militares cabem a polícia ostensiva** e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil. ” GN



## **SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Major Olimpio

Portanto, nos termos da Constituição, da legislação existente e da doutrina dos administrativistas, a Polícia Militar cabe a polícia ostensiva, nos termos do art. 144, § 5º, da Constituição Federal, quem tem a polícia ostensiva tem todas as fases do Poder de Polícia administrativa, que são:

- a) Ordem de Polícia;
- b) Consentimento de Polícia;
- c) Fiscalização de Polícia; e
- d) Sanção de polícia.

Cabe ressaltar que a atuação da PM no trânsito, é muito mais ampla do que se imagina de um agente de trânsito, posto que a segurança do trânsito se inclui no contexto da segurança pública; ademais, as Polícias Militares são previstas na atual Constituição Federal, no Título V, que versa sobre a defesa do Estado e das instituições democráticas, ao lado dos outros órgãos policiais (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Ferroviária Federal e Polícias Civis), o artigo 144 da CF/88 contempla as Polícias Militares como um dos órgãos responsáveis pela segurança pública, dever do Estado, cabendo-lhes o exercício da polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, missões constitucionais a partir das quais extraímos a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, conforme a legislação infraconstitucional referente à organização das Polícias Militares (Decreto-lei nº 667/69 e Decreto nº 88.777/83).

O policiamento ostensivo, conforme definição dada pelo Decreto nº 88.777/83, é a “ação policial, exclusiva das Polícias Militares, em cujo emprego o homem ou a fração de tropa engajados sejam identificados de relance, quer pela farda, quer pelo equipamento, ou viatura, objetivando a manutenção da ordem pública”, sendo previsto, pelo próprio Decreto, como tipo desta ação, o policiamento de trânsito.

No Código de Trânsito encontramos os seguintes dispositivos relativos à Polícia Militar:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;



Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

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;

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.

§ 10. Os dados estatísticos sujeitos à consolidação pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal compreendem os coletados naquela circunscrição: (Incluído pela Lei nº 13.614, de 2018) (Vigência)

II - pela Polícia Militar e pelo órgão ou entidade executivos rodoviários do Estado ou do Distrito Federal;

## ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

**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.

**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.



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Major Olimpio

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.

Está evidente que a fiscalização de polícia administrativa não se confunde com a fiscalização de polícia ostensiva de trânsito, sendo esta atribuição constitucional das polícias militares, tanto é que a inclusão do trânsito no art. 144 da Constituição ficou restrita a educação, engenharia e fiscalização, ficando a polícia para os órgãos policiais, quer seja a ostensiva ou a judiciária.

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e  
GN

Assim, essa emenda está compatibilizando o texto do projeto com os demais dispositivos do próprio Código de Trânsito, com o Decreto-lei nº 667 de 1969, com o Decreto nº 88.777 de 1983 e com o art. 144 da Constituição Federal.

Em face do exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à esta Emenda de Redação que apresentamos.

Sala das Sessões em,                      de                      2020.

Senador Major Olimpio

PSL/SP



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador PAULO PAIM**

**EMENDA Nº - PLEN**

**(ao PL nº 3267, de 2019)**

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao § 2º do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º, a seguinte redação:

“Art. 24 .....

.....  
§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivo de trânsito, diretamente, por meio da prefeitura municipal, nas condições do § 2º do artigo 25 deste Código, conforme previsto no art. 333.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa corrigir defeito redacional do texto aprovado pela Câmara, de forma a superar contradição entre o disposto no § 2º do art. 24 e o que dispõe o § 2º do art. 25.

O texto aprovado pela Câmara prevê que “para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivos de trânsito ou diretamente por meio da prefeitura municipal, conforme previsto no art. 333 deste Código.”

Contudo, o mesmo texto prevê na redação que dá ao § 2º do art. 25, que “quando não houver órgão ou entidade executivos de trânsito no respectivo Município, o convênio de que trata o *caput* deste artigo poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal com órgão ou entidade que integre o Sistema Nacional de Trânsito, permitido, inclusive, o consórcio com outro ente federativo.”

Tal incongruência vem de ser apontada pela Associação Nacional dos Agentes de Trânsito – AGTBrasil, que com razão expressa preocupação com interpretações distorcidas que possam dela derivar, prejudicando a existência de





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PAULO PAIM

órgãos técnicos com agentes de trânsito para cuidar da segurança viárias das cidades brasileiras.

As alterações promovidas ao Código de Trânsito Brasileiro nesses dispositivos, em que pese a boa intenção do relator, causaram grande preocupação no tocante à integração ao SNT diretamente pela Prefeitura, assim como a celebração de convênio diretamente pela Prefeitura, sem qualquer existência do órgão ou entidade de trânsito municipal.

Além disso, mencionada alteração pode vir a ser tida como inconstitucional, pois desde 2014, é exigência da Carta Magna que a fiscalização de trânsito seja exercida por órgão de trânsito municipal e seus agentes, conforme determina o art. 144, § 10, I e II, da CF/88.

Portanto, a fiscalização de trânsito, bem como a educação de trânsito (que é matéria do substitutivo) só podem serem exercidas através de órgãos ou entidades executivos de trânsito municipais, sendo inconstitucional o exercício de tais atribuições diretamente pelas Prefeituras.

A redação dada ao § 2º do Art. 25 ameniza essa situação, pois prevê que as prefeituras que não tenham condições de criar seu próprio órgão de trânsito possam realizar convênios com órgãos integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT de outros entes federativos. Desta forma, a ideia de facilitar a integração dos municípios pequenos que não tenham condições financeiras ao SNT a fim de que tenham um corpo técnico para o cuidado do trânsito de sua cidade.

A redação do §2º do artigo 25 da redação nova para o CTB aprovado na Câmara atendeu o interesse comum do disposto do art. 144, § 10, I e II, da CF/88. No entanto, se faz necessário a presente emenda para readequar o texto do §2º do artigo 24 com o §2º do artigo 25 aprovado na Câmara dos Deputados, afastando a execução direta pela prefeitura dessas competências.

Sala das Sessões,

**SENADOR PAULO PAIM**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme proposto no art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) terá sede no Distrito Federal.

.....  
§ 4º O Contran será composto pelos seguintes membros:

I – o Ministro da Infraestrutura, que o presidirá;

II – o dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, que será seu Secretário-Executivo;

III – um dirigente de órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;

IV – um representante de um dos ministérios com interesse em proposta ou matéria em exame no Conselho;

V – um representante de segmento da sociedade detentor de conhecimento técnico acerca da proposta ou da matéria em exame no Conselho.

§ 5º O representante de que trata o inciso III do § 4º será escolhido por períodos anuais, na forma de ato do Ministro da Infraestrutura, permitida sua recondução.

§ 6º Os representantes de que tratam os incisos IV e V do § 4º serão rotativos e escolhidos na forma de ato do Ministro da Infraestrutura.” (NR)

Dê-se a seguinte redação ao inciso I do art. 6º do PL nº 3.267, de 2019:

“I –incisos III, IV, V, VI, VII, XX, XXII, XXIII, XXIV e XXV do *caput* do art. 10;”

**JUSTIFICAÇÃO**

A nova estrutura proposta para o Contran no substitutivo da Câmara ao PL nº 3.267, de 2019, retoma a mesma modelagem originalmente veiculada na MPV nº 882, de 2019, que não chegou a ser aprovada pelo Congresso Nacional. Segundo aquela proposta, o Contran passaria a ser

composto exclusivamente por ministros de estado, ou por representantes de nível hierárquico de DAS-6, CNE, ou oficial-general.

Parece-nos evidente que essa formatação não resolve os problemas hoje existentes com esse Colegiado, isto é, dificuldades de reunião (esvaziamento) ou falta de aprofundamento da discussão das matérias das normas regulamentares referidas no Código Brasileiro de Trânsito (CTB).

Perceba-se que não se trata aqui de criticar *a priori* a capacidade dos ministros de estado, mas sim, de reconhecer que parece evidente que as reuniões do Contran se tornarão muito mais difíceis de acontecer, dada a dificuldade de conciliação das agendas ministeriais. O remédio da indicação de substitutos também não alivia esse problema, uma vez que se trata, na maioria das vezes, de servidores extremamente atarefados, alguns deles com agenda ainda mais apertada que a dos próprios ministros a quem servem.

Além disso, é difícil vislumbrar de que maneira assuntos eminentemente técnicos, como as características dos faróis dos veículos, por exemplo, possam mover a atenção da maioria dos ministros com assento no Colegiado.

Em síntese, a solução proposta não só não resolve os problemas do Contran, como podem mesmo agravá-los. Nesse sentido, buscamos retomar proposta que entendemos extremamente pertinente, e que foi apresentada no primeiro relatório do Senador Wellington Fagundes, quando da apreciação da mencionada MPV nº 882, de 2019, em sua Comissão Mista.

De acordo com aquela proposta, o Contran passaria a ser uma estrutura muito mais enxuta, de apenas cinco membros, sendo que três deles seriam especialistas da área (o Ministro da Infraestrutura, o diretor do Denatran e um diretor de Detran), e dois seriam rotativos, chamados em função dos conhecimentos necessários para cada reunião específica do colegiado (um representante de um dos ministérios, e outro da sociedade civil). Assim, além do foco nos assuntos a serem discutidos, haveria também maior facilidade de reunião, já que se trataria de uma estrutura muito menor e, assim, seria mais fácil de se reunir.

São esses os motivos pelos quais apresentamos essa emenda, e que esperamos possam sensibilizar os nobres colegas para sua aprovação.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se as alterações ao § 3º do art. 13 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), propostas pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A nova redação proposta ao § 3º do art. 13 do Código de Trânsito Brasileiro centraliza a presidência das câmaras temáticas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em representantes da União, vedando a eleição de outros representantes como os de entidades da sociedade e de órgãos ou entidades executivos de trânsito de outros entes da federação.

Tal medida pode comprometer o caráter plural das câmaras temáticas, tendo em vista que a seus coordenadores compete definir a pauta dos assuntos a serem discutidos nas reuniões.

Dessa forma, considero que a atual sistemática, por eleição dentre todos os membros das câmaras, apresenta-se mais coerente com a necessária coexistência de visões diferentes acerca de temas que afetam de forma distinta diversos setores da sociedade.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se ao §4º do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), incluído pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 56-A. ....

.....  
§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade não superior a 30 km/h em relação a estes, e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.”

**JUSTIFICAÇÃO**

As alterações inseridas no Código de Trânsito Brasileiro pelo proposto art. 56-A são um conjunto de regras ao trânsito de veículos de duas rodas nos chamados “corredores”, ou seja, entre as faixas de rolagem.

São regras bastante oportunas, uma vez que os motociclistas têm se envolvido em uma proporção cada vez maior dos acidentes e mortes no trânsito.

Entretanto, faz-se necessário que seja estabelecido um limite de velocidade, além do já existente para a via, no qual as motocicletas farão suas ultrapassagens nos corredores. Essa não deve ser maior que 30 km/h em relação aos automóveis adjacentes.

A ideia aqui é bastante simples. Uma das maiores causas para os acidentes com motos é justamente o fato de que alguns motoristas somente percebem as motocicletas quando elas já estão muito próximas a seus automóveis. Assim, entre o instante em que checam seus retrovisores, e o momento em que iniciam uma manobra de mudança de faixa, uma moto que esteja muito mais veloz que os automóveis parados, por exemplo, pode não ser percebida, e um trágico acidente vir a acontecer. Por esse motivo é fundamental reduzir a velocidade relativa entre as motos e os veículos que estão no meio das faixas de rolagem.

Certos de que tal regramento irá contribuir para a melhoria da segurança do trânsito, apresentamos esta emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se o parágrafo único proposto ao art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL nº 3.267, de 2019, foi bastante alterado em sua versão aprovada pela Câmara dos Deputados.

Entre essas mudanças, entendemos bastante preocupante a que insere um novo parágrafo único ao art. 106 do Código de Trânsito, com vistas a retirar do Comando do Exército e dos órgãos de segurança pública a supervisão sobre o processo de blindagem de veículos.

Trata-se de proposta descabida e temerária, cabe ao Comando do Exército e aos órgãos de segurança pública o máximo controle e rigor sobre a blindagem de veículos, conforme ocorre atualmente. Entendemos, portanto, ser necessário suprimir a inclusão feita pela Câmara dos Deputados ao art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro, caso o PL 3267, de 2019, venha a ser aprovado por esta Casa.

Este é o motivo por que apresentamos esta emenda, que esperamos mereça o voto de aprovação dos nobres colegas.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se, no texto proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, as alterações promovidas nos arts. 138 e 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

**JUSTIFICAÇÃO**

Os arts. 138 e 145 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) tratam de requisitos mínimos necessários para a condução de veículos escolares (art. 138) e de veículos de transporte coletivo de passageiros, de emergência ou de produtos perigosos (art. 145). O texto aprovado pela Câmara dos Deputados flexibiliza os requisitos relativos às infrações graves ou gravíssimas. Se atualmente o condutor não pode ter cometido nenhuma infração dessa natureza nos últimos doze meses, sem que seja desqualificado para o exercício dessas funções, a proposta oriunda da CD permite que o condutor dos veículos citados tenha direito a cometer uma infração gravíssima e, pior, não haverá mais limite para infrações graves ou reincidências em infrações médias.

Ora, sem apresentar qualquer estudo ou embasamento técnico para promover tais mudanças, a Câmara dos Deputados flexibiliza critérios importantíssimos na habilitação de condutores que transportam crianças, veículos de transporte coletivo e até cargas perigosas.

Definitivamente, não estamos tratando aqui de questões polêmicas ou de facilitar a vida do cidadão com a retirada de itens meramente burocráticos. Trata-se, aqui, de não flexibilizar regras que visam a preservar vidas. O cidadão que deseja conduzir esses tipos de veículos deve ter reputação impecável no trânsito, como assim determina a atual redação do CTB, a qual não vislumbramos interesse público em ser mudada.

Esperamos, portanto, contar com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a aprovação da emenda ora apresentada.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme proposto no art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 244. ....

I – sem usar os equipamentos previstos nos incisos I e III do art. 54;

II – transportando passageiros em desacordo com o previsto no art. 55;

.....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento do documento de habilitação;

.....

X – em desacordo com o disposto no art. 56-A deste Código:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

.....”(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O Substitutivo ao PL nº 3.267, de 2019, apresentado pela Câmara dos Deputados, considerou a infração para quem conduz motocicletas com capacete sem usar viseira ou óculos de proteção como menos grave.

Em prol da segurança no trânsito, contudo, entendemos que a regra vigente deva permanecer como está hoje no Código de Trânsito.

Nossa redação, além de manter a gravidade dessa infração, busca, ainda, aperfeiçoar a redação vigente do inciso I, de forma que não

parem dúvidas de que a multa deverá ser aplicada caso o condutor não esteja com o capacete previsto OU que não esteja usando a vestimenta adequada.

Com o mesmo objetivo, aproveitamos também esta oportunidade para dar nova redação ao inciso II do art. 244.

São essas as razões que fundamentam a apresentação desta emenda e, para sua aprovação, contamos com o apoio dos nobres senadores.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se, no texto proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, as alterações promovidas no art. 147, e respectivos parágrafos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

**JUSTIFICAÇÃO**

Não podemos concordar com o aumento do prazo de validade das carteiras de habilitação proposto pelo Executivo e mantido pela Câmara dos Deputados. Um país onde o trânsito mata mais de 40 mil pessoas por ano não pode se dar ao luxo de flexibilizar regras que permitem um mínimo de controle sobre a saúde física e mental dos seus condutores.

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), doenças orgânicas dos motoristas são responsáveis por cerca de 12% dos acidentes de trânsito fatais, elencando-se como principais a cardiopatia, a epilepsia, a demência, os transtornos mentais, a hipoglicemia e a apneia obstrutiva do sono.

Ainda de acordo com a ABRAMET, o exame de aptidão física e mental é de fundamental importância, já que a adequada avaliação médica permite o afastamento temporário ou definitivo dos condutores portadores de doença de risco para a segurança do trânsito, muitas delas incidindo em adultos jovens, faixa etária mais comprometida nos acidentes de trânsito.

Não se trata aqui de discutir eventuais burocracias que dificultam a vida do cidadão. Ora, em dez anos qualquer indivíduo saudável pode vir a desenvolver problemas de saúde incompatíveis com a condução de veículos, principalmente as suas condições oftalmológicas. Essa é a lacuna que o PL vai abrir que, diga-se de passagem, foi estabelecida sem qualquer embasamento técnico ou científico. O argumento principal e único do Governo é “facilitar a vida do cidadão”. De fato, diversos trechos do PL cumprem esse propósito, mas definitivamente não é esse o caso do art. 147.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se a redação proposta ao § 4º do art. 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação vigente do Código de Trânsito Brasileiro preconiza que não será atribuída aos condutores a pontuação pelas infrações praticadas por usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros, em certas condições.

Essa justa medida adveio da promulgação da Lei do Motorista, que reconheceu a impossibilidade dos motoristas profissionais de se responsabilizarem pelas ações dos passageiros.

Entretanto, não nos parece razoável que infrações cujo cometimento esteja no campo de ação do condutor também não se reflitam no aumento da pontuação computada em seu prontuário, como prevê o substitutivo ao PL nº 3.267, de 2019, aprovado pela Câmara dos Deputados. Caso esta emenda não seja acatada e o §4º do art. 259 seja aprovado da forma como consta atualmente na proposta, haverá um salvo conduto aos motoristas que cometerem diversas infrações, seria a legalização da impunidade

Portanto, com vistas a retirar essas alterações do texto do PL, apresentamos a presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, os arts. 40 e 250, que alteram a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

**JUSTIFICAÇÃO**

A polêmica Lei do Farol alterou o art. 40 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no ano de 2016 para determinar que os veículos mantenham o farol baixo aceso inclusive durante o dia nas rodovias. No momento em que os condutores já estão acostumados com tal obrigatoriedade, propõe-se novamente a sua alteração, dessa vez para obrigar o uso do farol baixo durante o dia apenas nas rodovias de pista simples. Já sabemos qual será o resultado: mais confusão na cabeça dos motoristas e consequentemente o aumento da aplicação de multas injustas.

A lei precisa ser perene. Não podemos alterá-la a todo momento sob pena de causar ainda mais insegurança para o trânsito do nosso País. Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 312-B:

**Art. 1º**.....  
.....

“**Art. 312-B.** Aos crimes previstos no §3º do art. 302 e no §2º do art. 303 deste Código, não se aplica o disposto no inciso I do art. 44 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

*Apresento, na forma desta emenda, a redação do Projeto de Lei nº 600, de 2019, de minha autoria, aprovado pelo Senado Federal em agosto de 2019 e até o momento pendente de apreciação pela Câmara dos Deputados. O objetivo é o de impedir que haja a substituição da pena privativa de liberdade por restritiva de direito em caso de homicídio ou lesão corporal cometidos no trânsito por condutores alcoolizados ou sob a influência de substâncias psicoativas.*

Segundo dados divulgados pela Organização Mundial da Saúde, aproximadamente 1,25 milhão de pessoas morrem todos os anos vítimas de acidentes de trânsito, sendo esta a principal causa de morte entre jovens com idade entre 15 e 29 anos.

No Brasil, somente no ano de 2017 o seguro DPVAT cobriu 383.993 indenizações por morte, invalidez permanente e despesas médicas decorrentes de acidentes de trânsito.

Mesmo com os inegáveis avanços decorrentes da popularmente conhecida “Lei Seca”, ainda são incontáveis os casos de motoristas que insistem em fazer uso de bebidas alcoólicas ou de outras substâncias psicoativas e deliberadamente assumem o risco de provocar acidentes, aumentando as estatísticas tanto de vítimas fatais, quanto de gravemente lesionadas.

Historicamente a sensação de impunidade sempre esteve presente nos casos de homicídios e de lesões corporais provocados por

motoristas alcoolizados ou sob a influência de substâncias psicoativas, seja pela ausência de dispositivo legal específico aplicável à situação fática, seja pelo fato de as penas previstas serem incompatíveis com crimes congêneres.

Com o indiscutível objetivo de tornar a legislação mais eficaz, o Congresso Nacional aprovou e o Presidente da República sancionou a Lei 13.546, de 19 de dezembro de 2017, a qual, dentre outros aspectos, estabeleceu a pena de cinco a oito anos de reclusão para caso de homicídio culposo “se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência” e dois a cinco anos de reclusão para o crime de lesão corporal culposa praticado sob as mesmas circunstâncias.

Há que se destacar, entretanto, que embora o espírito da lei tenha sido o de promover punição mais severa e efetiva aos crimes de homicídio e de lesão corporal cometidos no trânsito por condutores alcoolizados ou sob a influência de substâncias psicoativas, na prática o efeito alcançado foi o oposto, haja vista que ambos os crimes estão positivados apenas sob a modalidade culposa e, se interpretados os dispositivos em tela de forma sistemática, o autor não será privado da liberdade um dia sequer, mesmo que seja condenado a pena máxima, visto o Código Penal estabelecer que, em caso de crime culposos, as penas privativas de liberdade devem ser substituídas por restritivas de direitos, qualquer que seja a pena aplicada – como é o caso.

Ademais, o que em um primeiro momento fora interpretado como um avanço na legislação de trânsito, traduziu-se posteriormente em verdadeiro quadro de impunidade, visto que a legislação vigente, ao prever exclusivamente a modalidade culposa dos crimes em tela, passou a limitar a atuação de magistrados e, por vezes, a impossibilitar eventuais condenações por dolo eventual de crimes de homicídio ou de lesão corporal em acidente de trânsito cometidos por condutor embriagado ou sob efeito de outras substâncias.

Diante do exposto, pretende a presente emenda corrigir as distorções apontadas, garantir a aplicação da legislação de trânsito e possibilitar a promoção da justiça.

Por essas razões, peço o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

O art. 280 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

**Art. 1º**.....

“**Art. 280** .....

§ 2º A infração será comprovada:

I - 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;

II - por qualquer pessoa, física ou jurídica, que registrar o fato por vídeo, fotografia ou outros meios de prova em direito admitidos, e remeter à autoridade de trânsito, que poderá, assegurado o direito à contraprova, lavrar o respectivo auto de infração.

§ 5º Na hipótese do inciso II do § 2º deste artigo, caso fique comprovada a comunicação falsa da infração de trânsito, ficará o agente sujeito às sanções previstas na Lei Penal.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Quotidianamente infrações de trânsito são praticadas impunemente, seja pelo ardil de motoristas infratores, que se utilizam de meios escusos para burlar a fiscalização do Estado, ou mesmo pela limitação do alcance dos aparatos estatais.

Por maior que seja a reprovação social contra o motorista infrator, ainda que populares filmem ou fotografem as infrações cometidas, a certeza da impunidade funciona também como um estímulo das práticas delituosas, visto que tais registros audiovisuais, mesmo levados ao conhecimento do órgão fiscalizador competente, não são reconhecidos como meios de provas aptos à lavratura do auto de infração.

Admitir a possibilidade de comprovação da infração de trânsito por meio de imagens e vídeos possibilitará ao cidadão noticiar às autoridades de trânsito delitos frequentes, tais como estacionamento em vagas reservadas ou mesmo em áreas proibidas, além do eventual tráfego de veículos que coloquem em risco a integridade física de outros indivíduos.

Atualmente, a única previsão legal constante do Código de Trânsito Brasileiro que trata expressamente da possibilidade da utilização de meios de provas diversos, dentre eles o registro em vídeo, é para o caso em que se pretenda comprovar que o condutor de veículo automotor o fazia com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, vide § 2º do art. 306 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Em todos os outros casos, há de se destacar que a impossibilidade da utilização de registros feitos por terceiros para a instrução do procedimento administrativo de lavratura do auto de infração encontra dissonância com a legislação penal, a qual admite a utilização de todos os meios legais de provas para a consecução da verdade real. Assim, em um hipotético acidente de trânsito com vítima em que populares tenham registrado o fato por vídeos ou fotografias, embora tais arquivos possam instruir inquérito criminal eventualmente instaurado, de nenhuma serventia terá para a lavratura do auto de infração de trânsito. Pode-se o mais, mas não o menos.

Repisa-se, ao tomar conhecimento da prática de crime, qualquer cidadão não apenas tem a possibilidade de levar ao conhecimento da autoridade policial a notícia do fato, como também tem o poder de prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito, conforme preceitua o art. 301 do Código de Processo Penal. O que se pretende com a alteração ora proposta, portanto, é dar maior garantia de aplicabilidade da lei, com a fiscalização permanente, e reduzir os delitos de trânsito. A alteração moderniza a legislação de trânsito e a adequa às novas possibilidades.

Experiência semelhante foi adotada recentemente pela Justiça Eleitoral em um verdadeiro caso de sucesso, por força da Resolução TSE nº 23.491, de 16 de agosto de 2016, o Tribunal Superior Eleitoral implementou o aplicativo móvel chamado “Pardal”, cujo objetivo fora possibilitar o encaminhamento à Justiça Eleitoral de notícia de fato por qualquer pessoa que tenha presenciado infrações eleitorais.

A inovação, utilizada nas eleições municipais de 2016 e também nas eleições gerais de 2018, possibilitou a atuação do Ministério Público Eleitoral de forma muito mais ampla e conferiu maior efetividade no combate à propaganda eleitoral irregular, compra de votos, uso da máquina pública para favorecimento de candidaturas, dentre outros ilícitos eleitorais.

Nesse contexto, importante se faz a transcrição da exposição de motivos do TSE quando da edição da referida Resolução:

“Considerando a necessidade de a Justiça Eleitoral disponibilizar instrumentos que garantam a transparência de seus trabalhos e ações, permitindo à sociedade o exercício dos direitos pertinentes à cidadania;

Considerando o dever da Justiça Eleitoral de acompanhar a evolução tecnológica, desenvolvendo mecanismos e ferramentas práticas de mobilidade para facilitar o acesso às suas atividades;

Considerando a necessidade da busca contínua de melhoria da qualidade e da eficiência dos serviços prestados à sociedade; e

Considerando a necessidade de aprimorar instrumentos de controle do processo eleitoral, com meios eficazes e ágeis de combate à corrupção eleitoral, salvaguardando a legitimidade das eleições e a igualdade na disputa dos cargos eletivos” [...]

Pelo exposto, vale ressaltar que o objetivo da presente emenda não é o de transferir a obrigação de fiscalizar do Estado para os cidadãos, mas sim o de ampliar o alcance fiscalizatório e dar efetividade à legislação. Ademais, o contraditório e a ampla defesa estarão preservados, visto a expressa previsão do direito à contraprova.

A aprovação da inovação ora proposta permitirá que todo cidadão atue como um agente não somente passivo, mas também ativo na construção de um trânsito ordeiro, pacífico e seguro.

Por essas razões, peço o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

O art. 181 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXI:

**Art. 1º**.....  
.....

“**Art. 181.** .....  
.....

XXI – onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada ao acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A despeito da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelecer em seu art. 3º que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para essas pessoas, não há nenhuma cidade no Brasil que possa ser mencionada como modelo de acessibilidade.

São poucas as intervenções urbanísticas implantadas em nossas cidades para minimizar as dificuldades sofridas pelos cadeirantes para se deslocarem com independência. Entre elas, citamos as rampas de acesso às calçadas.

Entretanto, não raro vemos veículos estacionados bloqueando seu acesso. Esse comportamento antissocial e até desumano merece ser punido exemplarmente.

Há de se destacar que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, traz expressa proibição ao ato de estacionar veículo “onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos” (art. 181, inciso IX), ou seja, a legislação atual traz expressa proteção à passagem de veículos e estabelece como infração média impedir a entrada ou saída onde houver guia de calçada rebaixada. Por outro lado, há um absoluto vazio legislativo para casos semelhantes, mas em que o bloqueio impeça a passagem de pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção, ao invés de automóveis.

É preciso que a legislação preveja claramente punições a esses condutores que deliberadamente obstruem e limitam o direito de ir e vir das pessoas com deficiência. Para tanto, pretendemos tipificar como infração de trânsito o estacionamento em locais que bloqueiem o acesso a essas rampas, com penalidade equivalente ao estacionamento em vagas reservadas.

São esses os motivos pelos quais solicitamos a aprovação dos nobres Senadores.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 301-A:

**Art. 1º**.....  
.....

“**Art. 301-A.** A União, o Distrito Federal e os Estados poderão criar Varas Especializadas de Crimes de Trânsito, órgãos da Justiça Ordinária, para o processo, o julgamento e a execução das causas decorrentes dos crimes de trânsito.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

É imperioso que tomemos medidas sérias e efetivas para tornar o trânsito mais seguro, de modo que não venha a ser tão ou mais fatal do que uma guerra. Isso, obviamente, inclui um tratamento processual adequado à matéria.

Nesse aspecto, vale lembrar que, apesar dos heroicos esforços de Magistrados, membros do Ministério Público, da Defensoria Pública e seus respectivos servidores, a realidade forense brasileira é a do completo atolamento de demandas nos Fóruns e Tribunais.

Infelizmente, processos levam longos anos para uma solução final, o que tem atraído, sobretudo em crimes de trânsito, que possuem penas mais brandas, a prescrição. Nessas hipóteses, a sociedade enxerga a plena impunidade daqueles que não respeitam as leis de trânsito e, conseqüentemente, a vida.

Por essa razão, sem nenhum intuito de interferir na organização interna do Poder Judiciário, mas tão somente abrindo a previsão legal da faculdade de criação de Varas Especializadas em Crimes de Trânsito, a fim de que haja a possibilidade de prestação de uma tutela jurisdicional mais célere, apresento o projeto supra.

Não há aqui, repise-se, a imposição de uma obrigação a um outro Poder, mas tão somente a abertura de uma nova opção para tratamento

da questão, nos moldes em que já ocorreu em meu amado Espírito Santo, época em que atuava na Delegacia Especializada em Crimes de Trânsito e o Tribunal de Justiça local havia criado a Vara Especializada.

Naquela ocasião, eram raras as hipóteses de prescrição, não havia demora no julgamento de processos, e, o mais importante: os profissionais que ali atuavam, representantes de todos os órgãos que compõem o sistema de Justiça, detinham conhecimento especializado para tratar da questão de forma mais proporcional, razoável e adequada. O que gerava em toda a população um maior sentimento de paz social.

A referida medida já é aplicada no âmbito do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas, órgão que já dispõe de Varas Especializadas em Crimes de Trânsito.

Nesse mesmo diapasão, foram criados os Juizados de Violência Doméstica do art. 14 da Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006 – Lei Maria da Penha. Para tratar, portanto, de uma questão específica da nossa realidade social que também é digna de uma resposta célere por parte do Estado.

Assim, tendo a firme convicção de que a sociedade brasileira merece uma disciplina séria e efetiva aos crimes de trânsito e suas consequências penais, cujos acidentes vitimam mais do que grande parte dos conflitos armados existentes no mundo, peço o apoio dos ilustres Pares para a criação das Varas Especializadas.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Os arts. 307 e 309 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passam a vigorar com a seguinte redação:

**Art. 1º**.....

.....  
“Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, bem como violar a suspensão do direito de dirigir, impostas com fundamento neste Código, seja por decisão judicial ou por decisão da autoridade administrativa competente:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

.....  
.....  
“Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.”

**JUSTIFICAÇÃO**

É imperioso que tomemos medidas sérias e efetivas para tornar o trânsito mais seguro, de modo que não venha a ser tão ou mais fatal do que uma guerra. Isso, obviamente, inclui punições proporcionais e adequadas à proteção da vida e da integridade.

Nesse aspecto, é necessário criminalizar, também, a conduta daquele que dirige mesmo estando com esse direito suspenso por decisão administrativa. Isso porque, se autoridade administrativa, aplicando o Código de Trânsito Brasileiro, entende que um indivíduo não deveria dirigir, é conclusão lógica de que esse indivíduo, ao volante, representa risco à segurança de toda a sociedade.



Por essa razão, se faz imprescindível alterar a norma do art. 307 a fim de dar total clareza para a configuração do delito quando houver suspensão do direito de dirigir aplicada por autoridade administrativa competente, no mesmo tratamento aplicado em decorrência de decisão emanada por autoridade judicial.

De outro lado, no que tange ao art. 309 do CTB, é inegável que aquele que dirige sem a devida permissão ou habilitação, ou estando com estas cassadas, gera perigo a toda a sociedade.

Se a autoridade, baseada nas estritas hipóteses legais, afirma, de modo fundamentado e individualizado, que um determinado cidadão não deve estar atrás de um volante, no momento em que o mesmo ignora a decisão da autoridade competente e se põe a dirigir, coloca em risco a vida, a integridade física e o patrimônio de terceiros.

Há de se ressaltar que dirigir não é um direito absoluto e pertencente a todos, mas sim uma concessão do Estado para aqueles que cumprem os estritos requisitos legais para tal, tendo em vista os aspectos de segurança que devem permear o trânsito. É por isso, portanto, que temos denominada como “permissão” a habilitação provisória daquele que acaba de passar nos testes regulares e iniciará seu histórico como motorista.

Não podemos ter a ingenuidade de crer que um instrumento tão importante e valioso para a vida contemporânea, como o automóvel, não traga em si mesmo, quando conduzido em desacordo com a lei, a idêntica ou até mesmo maior potencialidade lesiva que tem uma arma de fogo.

Assim, tendo a firme convicção de que a sociedade brasileira merece uma disciplina séria e efetiva aos crimes de trânsito, cujos acidentes vitimam mais do que grande parte dos conflitos armados existentes no mundo, peço o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 311-A:

**Art. 1º**.....  
.....

“**Art. 311-A.** Divulgar ou disseminar, de qualquer modo, informação relativa a local, data ou horário de ação de fiscalização de trânsito, blitz ou similar.

Penas – detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço, se a conduta é praticada através de meio de comunicação em massa como a *internet*, aplicativo ou rede social.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O amplo acesso à tecnologia e aos instrumentos de comunicação em massa por um lado possibilitou diversas facilidades para a vida moderna, mas por outro passou a ser utilizado como mecanismo de burla a ações fiscalizatórias do Estado. O aviso por meio de aplicativos de mensagens e redes sociais sobre locais, datas e horários das ações de fiscalização de trânsito ficou cada dia mais comum.

Ora, a partir de um simples acesso via celular, motoristas embriagados são avisados dos locais de fiscalização e fazem rotas alternativas para fugir da atuação estatal.

Infelizmente, aqueles que querem beber e dirigir, antes de deixarem os bares, abrem seus celulares e vasculham as redes e aplicativos na busca de encontrar uma rota para seus lares onde não exista a fiscalização. Ou seja, confia-se que a tecnologia irá livrá-los de multas e até mesmo da prisão.

Esse comportamento “camarada” daqueles que avisam aos que querem beber e dirigir em verdade auxilia diretamente nas milhares de mortes que ocorrem no trânsito brasileiro. Quem avisa de uma blitz pode até

ajudar um amigo embriagado a fugir da cadeia, mas pode mesmo é estar o ajudando a entrar em um caixão, isso porque já está mais do que comprovado que o consumo de álcool por motoristas é uma das maiores causas de acidentes fatais, sobretudo entre os jovens.

É necessário mencionar ainda que os avisos também chegam ao conhecimento de criminosos, tais como sequestradores, traficantes e ladrões de carros que irão evitar as rotas onde esteja presente a força policial. Na tentativa de auxiliar um amigo que bebeu a não perder a carteira e a não levar uma multa, aquele que avisa da fiscalização acaba por beneficiar a própria criminalidade.

Compreendo que a necessidade da norma penal se fundamenta no fato de que a previsão de sanção criminal para a conduta tem forte função preventiva, haja vista que irá coibir tais alertas que tanto prejudicam a fiscalização de trânsito.

Ademais, com a criminalização, as empresas administradoras de redes sociais serão obrigadas a retirar do ar todos os perfis que praticam a conduta e os aplicativos de trânsito ou de geolocalização não terão mais ferramentas que possibilitem os avisos sobre blitz.

Nessa seara, é necessário frisar que continuarão, obviamente, a existir os avisos sobre condições do trânsito e da via, tais como engarrafamentos e buracos. Preservando-se, assim, a utilidade de tais tecnologias.

Por essas razões, peço o apoio dos ilustres Pares para, a fim de promover um trânsito mais seguro, criminalizar a conduta daqueles que avisam ou disseminam informações referentes às operações de fiscalização de trânsito.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Inclua-se os seguintes dispositivos ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019, renumerando-se o atual art. 7º:

**Art. 7º** Em caso de calamidade pública decretada pelo Congresso Nacional, fica suspensa, por cento e oitenta dias, a exigibilidade das cobranças de multas de trânsito em todo o território nacional, ressalvadas as demais sanções administrativas impostas aos condutores.

§1º Após o período referido no caput, as multas vencidas na data da suspensão serão devidas sem a cobrança de juros relativa ao período de inexigibilidade.

§2º As multas vincendas na data da suspensão de exigibilidade terão vencimento:

I - adiado para o primeiro dia útil seguinte ao término da inexigibilidade, caso vençam durante o período de suspensão;

II – mantido para a data prevista no auto de infração, caso seja posterior ao término da suspensão.

§3º Na hipótese de adoção da medida prevista no caput, os débitos adiados serão cobrados em até seis parcelas com vencimentos mensais e sucessivos.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Brasil e o mundo enfrentam a maior crise sanitária das últimas décadas, ocasionada pela disseminação do Coronavírus, causador da síndrome Covid-19. Nesse contexto, medidas de proteção econômica e de saúde são de extrema relevância e urgência. Contudo, é necessário que as políticas públicas adotadas em tempos de crise sejam razoáveis e proporcionais, considerando a situação e a realidade de cada setor da sociedade atingido.

Por meio da presente emenda, objetivamos reduzir momentaneamente as despesas com sanções pecuniárias decorrentes de

infrações no trânsito. Destaca-se que não se trata de anistia aos infratores, que deverão arcar com suas obrigações no momento oportuno, mas mera medida emergencial que visa garantir o mínimo existencial aos cidadãos em momento de grave crise.

Além disso, as demais penalidades como suspensão do direito de dirigir são mantidas, de modo que não há que se falar em risco à coletividade em decorrência do presente projeto.

A medida se justifica, por ser mais um meio para garantir que as famílias mais necessitadas, especialmente aquelas cuja renda decorre do mercado informal, subsistam ao longo do período de menor circulação de pessoas e consequente redução da renda familiar.

Ante o exposto, peço o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)



**PL 3267/2019**  
**00029**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Alvaro Dias

**EMENDA Nº**  
**(AO PL Nº 3.267 DE 2019)**

Dê-se a seguinte redação ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º. ....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, devidamente credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

O principal objetivo do CTB é – e deve sempre ser – a promoção de efetiva segurança no trânsito, objetivando a preservação da vida humana. No concernente aos Exames de Aptidão Física e Mental e as Avaliações Psicológicas realizados respectivamente por Médicos do Tráfego e Psicólogos do Trânsito, cumpre ressaltar que são exames periciais de natureza específica e de extrema responsabilidade. Isso quer dizer que somente podem realizá-los os médicos e psicólogos que tenham formação específica na área do trânsito e que sejam credenciados junto aos respectivos órgãos executivos de trânsito.

A formação específica é necessária porque é responsabilidade do médico e do psicólogo prever acidentes e evitar mortes e isso só é possível em um exame pericial quando se conhece as especificidades técnicas da área.

Assim, a presente emenda de redação tem o objetivo apenas de melhorar e adequar o texto do Projeto de Lei, sem modificar seu conteúdo, deixando claro o que nele já consta, isto é, que os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas integram o processo de habilitação, constituindo, aliás, sua primeira fase eliminatória, e consequentemente, sua realização deve estar diretamente vinculada aos órgãos executivos de trânsito, a quem compete credenciar, coordenar e fiscalizar os profissionais médicos e psicólogos.

Nesse sentido, solicito o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

**Senador ALVARO DIAS**

Líder do Podemos



**PL 3267/2019**  
**00030**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Alvaro Dias

**EMENDA Nº**  
**(AO PL Nº 3.267 DE 2019)**

Insira-se o seguinte § 6º no art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....

Art. 148. ....

§6º O credenciamento de médicos e psicólogos peritos examinadores será regulamentado e realizado pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observando as realidades locais, a autonomia federativa e respeitando as diretrizes gerais desta Lei.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O principal objetivo do CTB é – e deve sempre ser – a promoção de efetiva segurança no trânsito, objetivando a preservação da vida humana. No concernente aos Exames de Aptidão Física e Mental e as Avaliações Psicológicas realizados respectivamente por Médicos do Tráfego e Psicólogos do Trânsito, cumpre ressaltar que são exames periciais de natureza específica e de extrema responsabilidade. Isso quer dizer que somente podem realizá-los os médicos e psicólogos que tenham formação específica na área do trânsito e que sejam credenciados junto aos respectivos órgãos executivos de trânsito.

A formação específica é necessária porque é responsabilidade do médico e do psicólogo prever acidentes e evitar mortes e isso só é possível em um exame pericial quando se conhece as especificidades técnicas da área.



O credenciamento, por sua vez, é também imprescindível porque a responsabilidade do médico e do psicólogo depende de um vínculo jurídico com os órgãos de trânsito para coordenar ações e fiscalizar condutas.

Não nos parece razoável tornar a realização dos exames de aptidão física, mental e psicológica, atualmente prestados por profissionais peritos e entidades credenciadas, passíveis de serem realizados por quaisquer profissionais não credenciados pelos órgãos executivos de trânsito, desqualificando e sugerindo que o trabalho atualmente prestado pelos peritos examinadores não é significativo ou que não justifiquem a sua continuidade.

Ademais, alertamos que a medida aumenta a precariedade dos serviços de avaliação e controle preventivo dos eventos no trânsito, com prejuízos significativos à sociedade.

Nesse sentido, solicito o apoio dos ilustres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

**Senador ALVARO DIAS**

Líder do Podemos



**PL 3267/2019**  
**00031**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Alvaro Dias

**EMENDA Nº**  
**(AO PL Nº 3.267 DE 2019)**

Insira-se o seguinte § 8º ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....

Art. 147 .....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica de que trata o *caput* deste artigo deverão ser distribuídos em sistema eletrônico, que garanta a distribuição equitativa das demandas entre esses profissionais, nos termos da regulamentação do Contran.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica são de fundamental importância no processo de obtenção e/ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação. O Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, acerta ao exigir que os profissionais responsáveis pelos referidos exames sejam fiscalizados, no mínimo, uma vez ao ano. Propomos a presente emenda para complementar a nova redação do art. 147 do CTB e determinar que a distribuição dos exames seja feita de forma equitativa. Esse procedimento impõe imparcialidade nos exames e impede, ou pelo menos dificulta, fraudes e direcionamentos que resultam em laudos questionáveis, com intenções espúrias.

São esses os motivos que nos levam a apresentar a presente emenda. Contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

**Senador ALVARO DIAS**  
Líder do Podemos



**SENADO FEDERAL**  
**EMENDA Nº - PLEN**  
**(ao PL nº 3267, de 2019)**

Insira-se o seguinte §2º-A ao art. 147:

“Art.147.....

.....

§ 2º-A. A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para condutores de veículos cujo peso bruto total exceda 3.500kg.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, tem no exame de capacidade física mental, frequentemente, a única oportunidade de ser avaliado por um médico e psicólogo especialista que podem diagnosticar e prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida destes profissionais.

A saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País.

A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis: internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos 6 pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados.

Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo, e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade. Enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao sistema nacional de trânsito.

Sala das Sessões,

Senador Weverton  
Líder do PDT



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Acrescente-se às alterações propostas pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, para a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte novo artigo:

“**Art. 165-B.** Transportar ou manter em veículo, ainda que estacionado, embalagem não lacrada de bebida com teor alcoólico superior a 0,5 grau Gay Lussac (°GL), exceto no porta-malas ou no bagageiro.

Infração – Grave;

Penalidade – multa.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda se destina a tipificar a infração de transportar ou manter embalagem de bebida alcoólica aberta no interior do veículo.

A ideia é inspirada nas chamadas *open container laws*, que estabelecem punições severas, em todas as jurisdições dos Estados Unidos, para o transporte ou mesmo para a permanência de bebidas alcoólicas no interior de veículos automotores, ainda que estacionados.

Ora, não há boa razão para o transporte de bebidas alcoólicas abertas junto ao condutor, se ele estiver pretendendo consumi-la apenas em sua casa ou outro lugar seguro. Portanto, para desincentivar esse comportamento, propomos torná-lo infração média, com penalidade de multa. Afinal, sabemos que a fiscalização do poder público não pode ser onipresente e, com a bebida à mão, o condutor pode ingeri-la após passar por eventuais pontos de verificação das autoridades de trânsito. Isso é especialmente verdadeiro no ambiente urbano, em que a disponibilidade da internet faz com que, por meio de aplicativos de trânsito ou de mensagens, os condutores possam rapidamente saber onde está sendo realizada uma blitz.

Certos de que facilitaremos o importante trabalho dos agentes de trânsito, promovendo assim a redução de acidentes com mortes e sequelas graves causadas pelo álcool, solicitamos aos nobres pares a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GIRÃO



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se, no art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, as redações propostas para os arts. 134 e 233-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

**JUSTIFICAÇÃO**

A regra atual prevista no CTB para a transferência de propriedade de veículos prevê o encaminhamento do documento de transferência ao órgão executivo de trânsito estadual, pelo antigo proprietário, no prazo de trinta dias, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente com novo proprietário pelas penalidades impostas ao veículo e suas reincidências até a data da comunicação.

O texto do PL nº 3.267, de 2019, aprovado na Câmara dos Deputados, ao alterar o art. 134 da lei vigente, muda a sistemática para que o antigo proprietário comunique a transferência de propriedade ao órgão competente. De acordo com o novo texto do art. 134, o antigo proprietário de um veículo somente fica obrigado a informar a transferência de propriedade **caso o novo proprietário não o faça em até 30 dias**.

Dessa forma, passa-se a exigir do proprietário antigo que acompanhe junto ao órgão executivo estadual se um terceiro, o novo proprietário, fez ou deixou de fazer sua obrigação.

Pior, além de ser responsável solidário das eventuais multas aplicadas ao veículo caso não faça a comunicação tempestivamente, como já comanda o art. 134, o antigo proprietário ainda será apenado com a multa prevista no novo art. 233-A.

Essa nova sistemática, além de impor a obrigação de acompanhar a falta de ação de um terceiro para que tenha de tomar alguma medida adicional, impõe-lhe dupla penalidade por não informar ao órgão competente a transferência de propriedade.

Sendo assim, por considerarmos desprovida de fundamento a alteração proposta para o art. 134 do CTB e injusta a penalidade



SENADO FEDERAL

proposta pelo art. 233-A do PLS nº 3.267, de 2019, é que propomos esta emenda, para cuja aprovação contamos com o apoio dos nobres senadores.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita em azul do Senador Acir Gurgacz, caracterizada por uma letra 'A' grande e estilizada.

Senador ACIR GURGACZ







SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se o inciso XII do *caput* do art. 20, o inciso XV do *caput* do art. 21, o parágrafo único do art. 22 e o inciso XXII do *caput* do art. 24, acrescidos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir pela Polícia Rodoviária Federal, pelos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, Estados, Distrito Federal e Municípios e pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios causará sérios transtornos ao Sistema Nacional de Trânsito.

Do nosso ponto de vista, tal competência deve permanecer apenas com os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, que são os responsáveis por expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação.

A sistemática proposta no PL nº 3.267, de 2019, trará inúmeros problemas de aplicabilidade da norma, pois dificultará o controle em caso de várias suspensões aplicadas por órgãos diferentes, o que terminará por impedir o cumprimento da pena imposta, especialmente quando a sanção for aplicada a condutores residentes em outros Estados.



## SENADO FEDERAL

Entendemos que a imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir, na forma proposta no PL, tenderá a ser letra morta na lei.

São essas as razões que nos levam a solicitar o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita de Acir Gurgacz em tinta azul, caracterizada por um traço inicial grande e circular.

Senador ACIR GURGACZ





**PL 3267/2019**  
**00036**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Suprima-se o § 4º do inciso VII do art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda que ora apresento visa eliminar comando proposto pelo PL nº 3.267, de 2019, ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB que possibilita que veículos oficiais descaracterizados gozem de prioridade de trânsito, e de livre circulação, estacionamento e parada.

De acordo com o comando pretendido, em situações especiais, ato da autoridade máxima federal de segurança pública poderá dispor sobre a aplicação dessas prerrogativas aos veículos oficiais descaracterizados.

Além de a regra ser abstrata, o seu cumprimento se torna inviável, especialmente no que se refere à prioridade de trânsito. Os demais usuários das vias não darão prioridade a esses veículos, pelo simples fato de não estarem caracterizados.

Ademais, o descumprimento das regras de circulação, estacionamento e parada por veículos descaracterizados poderá estimular idêntico comportamento por parte dos demais condutores.



SENADO FEDERAL

Conto com o apoio desta Casa para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita de Acir Gurgacz em tinta azul, caracterizada por um traço inicial grande e circular, seguido por uma sequência de traços fluidos e entrelaçados.

Senador ACIR GURGACZ





**PL 3267/2019**  
**00037**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao inciso III do art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 218. ....

.....

III - .....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A despeito de o Supremo Tribunal Federal ter reconhecido como compatível com a nossa Constituição a suspensão imediata do direito de dirigir, deve ser garantido ao condutor o seu direito de defesa antes da aplicação da penalidade.

Ademais, a redação proposta ao art. 218, pelo PL nº 3.267, de 2019, não previu a medida administrativa de recolhimento do



SENADO FEDERAL

documento de habilitação, medida que é normalmente aplicada às infrações que preveem a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

São estas as razões que apresento e conto com o vosso apoio para aprovação.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita em azul do Senador Acir Gurgacz, caracterizada por um traço inicial grande e circular, seguido por uma sequência de traços fluidos e entrelaçados.

Senador ACIR GURGACZ





SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Acrescente-se à cláusula de revogação do Projeto de Lei (PL) nº 3.267, de 2019, o § 4º do art. 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, excluindo-se, conseqüentemente, a alteração proposta para este dispositivo no art. 1º do PL; assim como inclua-se, no art. 1º do PL, a seguinte alteração ao art. 167 e o seguinte novo art. 167-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 167.** Deixar o condutor de qualquer veículo, ou o passageiro de automóvel, caminhão, camioneta, caminhonete ou utilitário, de usar o cinto de segurança:

.....”  
(NR)

“**Art. 167-A.** Deixar o passageiro de ônibus ou micro-ônibus de usar o cinto de segurança:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

§ 1º Aplicam-se os procedimentos adotados para autuação de pedestres.

§ 2º Incide na mesma penalidade quem permitir que outro passageiro, civilmente incapaz, sob sua responsabilidade, deixe de usar o cinto de segurança.

§ 3º Não se aplica o disposto no *caput*:

I - quando o assento ocupado não dispuser de cinto de segurança, nos casos permitidos pela regulamentação;

II - quando o cinto de segurança obrigatório estiver ausente, inoperante ou com mau funcionamento, sem prejuízo das penalidades previstas no inciso IX do art. 230 desta Lei;



## SENADO FEDERAL

III - quando não houver assento disponível para o passageiro, sem prejuízo das penalidades previstas nos incisos VII e VIII do art. 231 desta Lei;

IV - à criança que, de acordo com a regulamentação, não disponha de seu próprio assento;

V - para o uso do sanitário.”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa solucionar um problema de longa data do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trazendo a necessária segurança jurídica.

Praticamente desde a edição do Código há controvérsias quanto à questão do uso de cinto de segurança em ônibus. Em um país tão grande e diverso como o Brasil, de fato, os ônibus apresentam as mais variadas construções, pois são empregados para uma grande gama de finalidades. Isso faz com que a regra geral de obrigatoriedade do uso desse equipamento por passageiros de qualquer veículo nem sempre seja aplicável, o que foi solucionado por regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito.

No entanto, ainda que esteja disponível o cinto de segurança no ônibus, permanece o problema de o motorista não ter condição de fiscalizar seu uso após o início da viagem. Esse fato foi, em 2011, reconhecido pela Justiça Federal, que, em sentença proferida pelo juiz federal Friedmann Anderson Wendpap, declarou a inconstitucionalidade da aplicação da multa prevista no art. 167 do CTB aos condutores de ônibus.

Alguns anos mais tarde, a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, incluiu no art. 259 do CTB um § 4º, com o intuito de evitar que os motoristas de ônibus fossem penalizados com pontos na Carteira Nacional de Habilitação caso os passageiros deixassem de usar o cinto de segurança.

No entanto, tal providência é claramente insuficiente. Afinal, devemos reconhecer a seguinte lacuna: ao tempo em que aplicar





## SENADO FEDERAL

a penalidade ao condutor do ônibus é injusto, não há conduta tipificada na Lei que permita autuar o passageiro que coloca a sua segurança e a de outros em risco ao deixar de usar o cinto de segurança.

É exatamente esse problema que buscamos aqui resolver, e para isso, é preciso revogar o citado dispositivo.

A redação proposta para § 4º do art. 259 do CTB por este Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, não resolve o problema. Ao contrário, amplia a confusão da redação atual. Além do caso original de que aqui tratamos, a nova redação acrescenta outras hipóteses para que os pontos não sejam computados no prontuário do condutor. Passariam não contar pontos para o condutor as seguintes infrações: estar o veículo com cor ou característica alterada, com placas de identificação em desacordo com as especificações, ou sem as inscrições obrigatórias para os veículos de carga; deixar o proprietário de efetuar o registro do veículo comprado, de promover a baixa do registro de veículo definitivamente desmontado, ou de atualizar seu cadastro ou o de seu veículo; além de todas as infrações apenadas com suspensão do direito de dirigir.

Ocorre que todo o rol de artigos que se propõe incluir expressamente no § 4º do art. 259 do CTB é composto de infrações que já não são de responsabilidade do condutor, nos termos do art. 257, §§ 2º e 3º. Essa interpretação é corroborada pela tabela de enquadramento de infrações de trânsito, padronizada para todo o território nacional, constante da Portaria nº 3, de 2016, do Departamento Nacional de Trânsito. E, ao deixar de incluir outras infrações também consideradas de responsabilidade do proprietário, o texto proposto pelo PL, se aprovado, causará dúvidas quanto à pontuação dos condutores em diversos casos.

Em relação às infrações que ensejam suspensão do direito de dirigir, tampouco o novo texto é necessário. Já que a contagem da pontuação tem o único propósito é a suspensão do direito de dirigir, é mera consequência lógica da aplicação direta da mesma penalidade que se deixe de adicioná-la ao prontuário do motorista. É o que já ocorre hoje na prática, conforme preconiza também a Resolução nº 723, de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito, em seu art. 6º, § 3º.



## SENADO FEDERAL

Por essas razões, tanto a redação original, quanto a que consta do PL, devem ser excluídas do texto legal.

A forma correta de enfrentar a questão, a nosso ver, é estipular claramente a responsabilidade dos passageiros de ônibus quanto ao uso do próprio cinto de segurança. Por isso, estamos propondo uma nova redação para o art. 167, que trata da responsabilização de condutores quanto ao uso do cinto por si e pelos passageiros do veículo, excluindo dela os passageiros de ônibus e micro-ônibus, e a adição de um novo artigo ao CTB, numerado 167-A, que tratará especificamente deste caso.

Certos da urgência e do mérito da alteração proposta, pedimos aos nobres pares o apoio necessário à aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma letra inicial 'A' muito alta e estilizada, seguida por 'CIR GURGACZ'.

Senador ACIR GURGACZ



**PL 3267/2019**  
**00039**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

**EMENDA Nº - PLEN**  
**(Ao PL nº 3267, de 2019)**

Insira-se o seguinte §2º-A ao art. 147:

“Art.147.....

.....

§ 2º-A. A periodicidade de renovação do exame previsto no inciso I do § 2º será de 5 (cinco) anos para condutores de veículos cujo peso bruto total exceda 3.500kg.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, tem no exame de capacidade física e mental, frequentemente, a única oportunidade de ser avaliado por um médico e psicólogo especialista que podem diagnosticar e prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida destes profissionais.

A saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País.

A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é um importante aliado do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis: internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos 6 pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados.

Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo, e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade, assim, enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao sistema nacional de trânsito.

Portanto, solicito aos nobres pares o acolhimento da emenda apresentada.

**Senador NELSINHO TRAD**  
**(PSD/MS)**



**SENADO FEDERAL**  
**EMENDA Nº - PLEN**  
**(ao PL nº 3267, de 2019)**

O art. 129-B da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos e parágrafos:

Art. 129-B.....

.....

§ 1º As imagens correspondentes aos registros de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor a que se referem o caput deverão ser enviadas em formato digital e concomitantemente às demais informações eletrônicas atinentes ao registro dos contratos.

§ 2º Não poderão atuar como registradoras de contrato junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal as:

I - empresas credenciadas pelo Departamento Nacional de Trânsito – Denatran – para realizarem o apontamento;

II - empresas coligadas ou subsidiárias e todas as demais pessoas jurídicas que, direta ou indiretamente, tenham participação societária com as empresas constantes do inciso I deste parágrafo, ainda que por meio de seus sócios proprietários, cônjuges ou parentes até o terceiro grau;

III - pessoas jurídicas que tenham em posição de controle ou de administração, pessoa física que mantenha vínculo trabalhista, contratual ou qualquer forma de nomeação, indicação ou subordinação, remunerada ou não, a qualquer título, com as pessoas jurídicas descritas no inciso I deste parágrafo;

IV - pessoas jurídicas que mantenham sociedade ou qualquer outra forma de participação, ou que contrate ou venha a contratar, entidades que exerçam, direta ou indiretamente, as atividades descritas nos incisos I a III deste parágrafo.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

Segundo a Controladoria-Geral da União – CGU, para proteção e garantia da segurança jurídica do processo de registro de contratos de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor, é necessário, trazer pro escopo da Lei a inserção de incisos e parágrafos extraídos da Resolução 689 do Contran, que impedirá que a mesma empresa que registra o GRAVAME possa também prestar serviço de registro de CONTRATO, pois, trata-se segundo a CGU de patente conflito de interesses, configurando assim, um claro confronto entre interesses públicos e privados, que poderá comprometer o interesse coletivo ou influenciar, de maneira imprópria, o desempenho da função pública.

Nesse sentido, apresentamos a seguinte emenda para aperfeiçoamento do texto, estabelecendo regras basilares para que fuja de qualquer situação que possa ferir a moralidade pública nas relações entre os agentes públicos e privados.

Sala das Sessões,

Senador Weverton  
Líder do PDT

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Inclua-se o seguinte § 6º no art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

§ 6º O credenciamento de entidades de que trata o *caput* para a realização do exame a que se refere o inciso I do art. 147 será regulamentado pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observadas as realidades locais e a autonomia federativa, e respeitadas as diretrizes gerais desta Lei.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa dar aos órgãos ou entidades executivos de trânsito a possibilidade de melhor adequarem à realidade local a realização dos exames de aptidão física e mental.

A despeito de ser um exame realizado por particulares, uma vez que os órgãos e entidades executivos de trânsito, como regra, não têm em sua estrutura profissionais capacitados para tanto, não deixa de ser o exercício de uma função pública de grande importância no processo de habilitação dos condutores.

E o exercício dessa função pública deve ser executada em condições condizentes com a realidade de cada localidade, de tal forma que dever ser possibilitado aos órgãos ou entidades executivos de trânsito a regulamentação desses serviços de forma a garantir a sua adequada prestação.

Certo da relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões,

Senador ESPERIDIÃO AMIN







**PL 3267/2019**  
**00042**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Alvaro Dias

**EMENDA Nº**  
**(AO PL Nº 3.267 DE 2019)**

Insira-se o seguinte § 2º-A no art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....

Art. 147 .....

2º-A. A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para condutores de veículos cujo peso bruto total exceda 3.500kg.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, tem no exame de capacidade física mental, frequentemente, a única oportunidade de ser avaliado por um médico e psicólogo especialista que podem diagnosticar e prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida destes profissionais.

A saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País. A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis: internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos 6 pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados. Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo, e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade. Enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao sistema nacional de trânsito.

São esses os motivos que nos levam a apresentar a presente emenda. Contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

**Senador ALVARO DIAS**  
Líder do Podemos

**Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.**

(Do Poder Executivo)

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

**EMENDA Nº**

Dê-se a seguinte redação ao *caput*, do art. 147 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com residência médica em medicina do trânsito, obtida em instituição de saúde, universitária ou não, devidamente credenciada pelo MEC, e titulação de especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo Conselho Federal de Psicologia, conforme regulamentação do Contran:

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

A formação específica é necessária porque é responsabilidade do médico prever acidentes e evitar mortes e isso só é possível em um exame pericial quando se conhece as especificidades técnicas da área. E pertence ao Ministério da Educação e Cultura – MEC definir critérios, fiscalizar e avaliar a qualidade dos cursos oferecidos pelas diferentes instituições, com o objetivo de corresponderem em sua grade curricular as determinações dos Conselhos de Classe.

No entanto, esta não é a realidade dos cursos de especialização em medicina do trânsito, que podem ser ministrados por instituições privadas sem a devida garantia de qualidade, não possuindo reconhecimento do MEC e, inclusive, existindo à sua revelia.

Assim, para fins de novos credenciamentos junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito, a partir de entrada em vigor da nova lei, o PL 3267/19 deve

estabelecer, expressamente, que somente será aceita a Residência Médica em Medicina do Tráfego, obtida em instituição devidamente credenciada pelo MEC, na medida em que se trata de modalidade do ensino de pós-graduação destinada a médicos, sob a forma de curso de especialização, caracterizada por treinamento em serviço, em regime de dedicação exclusiva, funcionando em Instituições de saúde, universitárias ou não, sob a orientação de profissionais médicos de elevada qualificação ética e profissional.

**Senador Major Olimpio**

**PSL/SP**



**Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.**

(Do Poder Executivo)

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

**EMENDA Nº**

Dê-se a seguinte redação ao art. 5º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 5.º Aos médicos e psicólogos peritos examinadores já credenciados pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei, é garantido o direito de continuar a exercer integralmente a função de perito examinador, incluindo o direito à renovação de seu credenciamento.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito brasileiro (LINDB), a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) pelo PL 3267/19 não podem retroagir para prejudicar o direito adquiridos dos médicos e psicólogos que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos.

Assim, se o ato de credenciamento do médico ou do psicólogo respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato jurídico perfeito.

**Senador Major Olimpio**

**PSL/SP**

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Insira-se, na redação proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, para a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte novo artigo:

**“Art. 307-A.** Desobedecer a ordem emanada pela autoridade competente de trânsito ou de seus agentes para desobstrução de via pública cuja obstrução não houver sido devidamente autorizada e estiver afetando o direito da coletividade:

Penas - detenção, de quinze dias a seis meses, e multa.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, acertou ao instituir nova infração para coibir a ocupação coordenada de vias públicas, de forma a intencionalmente ocasionar prejuízos ao trânsito de pessoas e de mercadorias. Foi um passo importante para salvaguardar o direito de ir e vir e o emprego daqueles que dependem do comércio de bens cujo transporte é feito pelas vias terrestres brasileiras.

Segundo a Associação Nacional dos Agentes de Trânsito – AGTBRASIL - o bloqueio indevido de vias públicas causa grandes transtornos a coletividade, fere o direito de ir e vir de outros, traz prejuízos a segurança no trânsito, além de agravar o risco de acidentes, acarreta prejuízos diversos, sobretudo na esfera econômica das pessoas direta ou indiretamente atingidas.

A desobediência à ordem legal emanada pela autoridade e seus agentes de trânsito é passível de sanção administrativa com multa no valor de R\$ 195,23 pelo CTB. Para uma conduta de grave risco que é de obstruir via sem a devida autorização das autoridades competentes, pois nada é maior que a preservação da vida no trânsito. Não é possível tipificar a conduta no Código Penal do seu artigo 330, pois jurisprudência dos tribunais entende que não é passível de acumulação da sanção penal, mesmo com baixo potencial ofensivo, com sanção administrativa sem que haja acumulação prevista em lei.

Ocorre que apenas a multa administrativa e a remoção do veículo, infelizmente, ainda não são instrumentos suficientes para garantir o respeito à coisa pública por parte de alguns poucos mal intencionados. É preciso que o agente de trânsito possa desobstruir vias bloqueadas de forma imediata, e isso se garante tipificando como crime de trânsito a conduta de desobedecer a ordem emanada pela autoridade de trânsito, nessa situação específica, de modo a ser possível aplicar a pena de detenção ao infrator.

Dessa forma, essa emenda visa tipificar esse acúmulo especificamente quando a conduta da desobediência se tratar de obstrução de via sem a devida autorização da autoridade competente.

Estamos certos de que essa modificação contribuirá para a necessária manutenção da ordem em nossas vias públicas, razão pela qual pedimos a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Inclua-se o seguinte §4º ao art. 123 da Lei nº 9.503, de 1997:

*Art. 123.....*

*§ 4º. Quando a alteração descrita no inciso III do caput decorrer de processo de blindagem do veículo, deverão constar no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo o número da autorização emitida pela autoridade competente do Exército e respectiva região militar que autorizou o processo de blindagem.”*  
(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo reduzir a via crucies à qual estão sujeitos os proprietários de veículos blindados quando transferem esses veículos para outras unidades da federação.

A burocracia é infundável para que os Detrans identifiquem a autorização emitida pelo Exército para a execução da blindagem.

A medida da emenda simplifica o processo ao estabelecer, tão somente, que os dados da autorização do Exército constem no CRV.

Embora simples, terá grande alcance ao encerrar os milhares de casos que se acumulam sem solução em função da imensa burocracia que se criou nesses processos.

Sala das Sessões, de agosto de 2020.

SENADOR ROBERTO ROCHA  
PSDB-MA





PL 3267/2019  
00047

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Altera-se o art. 1º do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, para modificar a redação do art. 148 da Lei nº 9503, de 1997:

“Art. 1º .....

.....

‘Art. 148 Os exames de habilitação 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)

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL em exame faz diversas alterações à Lei nº 9503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). A Câmara dos Deputados promoveu alguns aperfeiçoamentos ao texto original proposto pelo Poder Executivo, no entanto, restou silente quanto a uma importante demanda de interesse da sociedade nesse tema.

O art. 148 do citado diploma legal explicita que os exames de habilitação 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, no entanto, excetua os exames de direção veicular.

Ocorre que os funcionários dos Detrans que aplicam tais exames são em número muito menor do que pede a demanda, o que vem criando um grande acúmulo de exames, teóricos e práticos, causando prejuízos aos usuários que precisam da Carteira Nacional de Habilitação, sobretudo os que dela dependem para trabalhar. Para se ter uma ideia, o Detran do Rio Grande do Sul acumula uma fila de espera que soma 43.430 cidadãos aguardando uma vaga de prova teórica e 94.530 cidadãos esperando uma vaga de prova



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

prática, ou seja quase 150.000 gaúchos esperando uma vaga para realização de provas do Detran, sem que haja servidores públicos suficientes para atender a população.

Obviamente que a contratação de novos servidores para atender tal demanda, conforme prevê a legislação atual, só viria a onerar ainda mais as combalidas finanças dos Estados. Ao invés disso, propomos a alteração do artigo 148 do CTB para permitir a aplicação de exames por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito sem excetuar os exames de habilitação, posto que estes são, exatamente, os de maior número dentro do processo de habilitação.

Sala das Sessões,

**Senador Lasier Martins**  
(PODEMOS-RS)



**PL 3267/2019**  
**00048**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se a alteração ao art. 261 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, promovida pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3267 de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL nº 3267, de 2019, traz diversas modificações à nossa legislação de trânsito. No entanto entendemos que tais alterações não podem contemplar dispositivos que estimulem a imprudência no trânsito e a impunidade dos que cometem infrações.

Ao dobrar o limite de pontos necessário para a suspensão da CNH, o projeto encaminhado ao Senado Federal estimula a imprudência dos condutores e trata com leniência os condutores profissionais, justamente os que deveriam ser os mais responsáveis e comprometidos com a segurança, cobrando desses ainda menos cuidados do que dos condutores em geral.

Embora pareça claro que maior permissividade convide a mais infrações, convém destacar que não se trata apenas de uma impressão, segundo o que nos comprovam os dados internacionais. Na Espanha, a introdução de um sistema de pontos se refletiu em uma queda de 14,5% de mortes no trânsito; na Itália, em 20% nas lesões/mortes e em incisivo aumento no uso do cinto de segurança. Na Austrália, quando se experimentou dobrar o custo em pontos para infrações por excesso de velocidade, as fatalidades se reduziram em cerca de 30%.

No Brasil, se propõe o contrário. Como resultado do aumento do número de pontos, um condutor poderá cometer em 12 meses 7 vezes uma infração grave, como excesso de velocidade entre 20 e 50% ou dirigir sem cinto de segurança, e ainda mais uma infração média, sem ter seu direito de dirigir suspenso.

Propomos, portanto, a supressão da alteração proposta por este PL, de forma que prevaleça a atual redação do art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997. Sala das Sessões,

**Senador Lasier Martins**  
(PODEMOS-RS)



**PL 3267/2019**  
**00049**

SENADO FEDERAL

## **EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art. 1º .....:

“Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujos peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN e pelo fabricante.” (NR)  
.....”

## **JUSTIFICAÇÃO**

Com o advento da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências, é inequívoco que o fabricante do veículo responde perante o consumidor pelos danos causados pelo fato ou vício do produto disponibilizado.

Tendo em vista essa responsabilização do fabricante oriunda do Código de Defesa do Consumidor, é coerente que o Código de Trânsito Brasileiro vincule os limites de dimensão e de carga dos veículos aos estabelecidos pelo fabricante.

Certo da justeza da emenda proposta, conto com o apoio dos nobres Senadores para a sua aprovação.

Sala das sessões,

Senador ACIR GURGACZ



**PL 3267/2019**  
**00050**

SENADO FEDERAL

## **EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Acrescenta-se o §4º no Art. 100 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

**“Art.100. ....**

§4º Os limites estabelecidos no Artigo 99, relativo aos ônibus, para fins de aferição e verificação, serão os máximos fixados pelos fabricantes”

## **JUSTIFICAÇÃO**

O Código de Trânsito Brasileiro tem como base a garantia do trânsito em condições seguras para todos. As alterações propostas visam a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Os estudos sobre dimensionamento de pavimento que subsidiaram a Resolução do CONTRAN n.º 210 de 13 de novembro de 2006, que estabelece os limites de peso e dimensão para veículos que transitem por vias terrestres são de 1966, sem atualizações adequadas as nossas atuais rodovias.

Os ônibus hoje fabricados e operados no Brasil, apresentam pesos e dimensões adequadas que não danificam as rodovias por conta de eventuais diferenças mínimas, se houverem, entre o peso legal e o peso máximo do fabricante.



## SENADO FEDERAL

A pesagem dos ônibus de passageiros em muitas regiões do país, além de desnecessária causam transtornos para os usuários, que via de regra aguardam tempo indeterminado em longas filas.

Assim, faz-se necessário que o peso de aferição e verificação sejam os máximos estabelecidos pelo fabricante, conforme artigo 100 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9503/1997)

Sala das sessões,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma letra inicial 'A' muito grande e decorativa, seguida pelo sobrenome 'Gurgacz'.

Senador ACIR GURGACZ



**SENADO FEDERAL**

Gabinete Senador Wellington Fagundes

**PL 3267/2019**  
**00051**

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019)

Insira-se o seguinte §2º-A ao art. 147:

“Art.147.....

.....

§ 2º-A. A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para condutores de veículos cujo peso bruto total exceda 3.500kg.

**JUSTIFICAÇÃO**

Motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, tem no exame de capacidade física mental, frequentemente, a única oportunidade de ser avaliado por um médico e psicólogo especialista que podem diagnosticar e prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida destes profissionais.

A saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País.

A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis: internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos 6 pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados.

Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo, e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade. Enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao sistema nacional de trânsito.

Sala das Sessões,

Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

**EMENDA Nº        - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 64 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“**Art. 64.** As crianças com idade inferior a 10 (dez) anos que não tenham atingido 1,45m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportadas nos bancos traseiros, em dispositivo de retenção adequado a seu peso, altura e idade, salvo exceções relacionadas a tipos específicos de veículos regulamentadas pelo Contran,.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

É de extrema relevância que a determinação do uso das cadeirinhas esteja prevista no Código de Trânsito Brasileiro a fim de evitar contestações acerca de sua obrigatoriedade.

A redação proposta no PL nº 3.267, de 2019, determina que os dispositivos devam se adequar apenas à idade da criança. Acredito, entretanto, que seja mais apropriado que se considere não só a idade, mas também o peso e a altura da criança, tendo em vista que, para uma mesma idade, há variações significativas nessas características.

Certo de que a medida aperfeiçoa o dispositivo proposto, conto com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao Inciso III do art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art. 218. ....

.....

III - .....

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A alteração dada ao art. 218, pelo PL aqui emendado, elimina a medida administrativa de apreensão do documento de habilitação, que é aplicada, como regra, às infrações que preveem a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Dessa forma, apresento a presente emenda no intuito de manter a coerência do texto da lei, assim como para garantir que a suspensão do direito de dirigir ocorra de fato.

Ante a relevância da proposta aqui apresentada, solicitamos o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Insira-se o seguinte §2º-A ao art. 147:

“Art.147.....

.....

§ 2º-A. A periodicidade de renovação do exame prevista no inciso I do § 2º será de cinco anos para condutores de veículos cujo peso bruto total exceda 3.500kg.

**JUSTIFICAÇÃO**

Motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, tem no exame de capacidade física mental, frequentemente, a única oportunidade de ser avaliado por um médico e psicólogo especialista que podem diagnosticar e prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida destes profissionais.

A saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País.

A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis: internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos 6 pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados.

Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo, e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade. Enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao sistema nacional de trânsito.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 2020

Senador Jean Paul Prates (PT-RN)

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescentada ao art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, e ao art. 4-A da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, acrescentando novo artigo ao mesmo Projeto de Lei, onde couber:

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

.....

Art. 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 no financiamento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação por pessoas de baixa renda.

§ 1º 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, educação de trânsito e financiamento da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação por pessoas de baixa renda, nas categorias A, B, C, D e E.

§ 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se de baixa renda as pessoas cuja renda mensal familiar não ultrapasse três salários mínimos.” (NR)

**“Art. XX.** A Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art.4º-A:

“Art. 4º-A A aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET ocorrerá prioritariamente em ações direcionadas para regiões e municípios que apresentem altos índices de tráfego e de acidentes de trânsito.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019 é tributária das contribuições consolidadas pelo trabalho do Senador Clésio Andrade, pelo PLS 38/2013 e da Senadora

Ângela Portela, pelo PLS 50/2015, ambos irmanados no desiderato de democratizar o acesso à habilitação para dirigir, sem perder vista dos requisitos legais de segurança garantidos pelo processo de habilitação.

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), dezenas de milhares de postos de trabalho para condutores têm se mantido ociosos no setor de transportes em decorrência da escassez de motoristas devidamente habilitados para o exercício dessa atividade. E são os custos de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação o principal fator que impede as pessoas de baixa renda de se qualificarem para essas vagas. O direcionamento de recursos do Fundo Nacional de Segurança de Trânsito (Funset) para financiar a carteira de habilitação das pessoas de baixa renda representa uma solução adequada e oportuna para esse problema.

Para além da questão da empregabilidade, fator importantíssimo de inclusão social, a proposta também se encontra em perfeita consonância com os demais objetivos do Funset já expressos no Código de Trânsito Brasileiro, quais sejam, os de segurança e educação de trânsito.

Isso porque o processo de habilitação para conduzir veículos é talvez o mais importante meio de promoção da educação de trânsito. Ao se habilitar, a pessoa tem efetivo contato com os fundamentos teóricos e práticos para o trânsito seguro, que se dá por meio do respeito às leis de trânsito. Da mesma forma, ao se oportunizar que as pessoas se habilitem, torna-se o trânsito mais seguro, pois há diminuição do número de condutores sem habilitação nas ruas e estradas. E esse objetivo é mais bem alcançado não apenas por meio da repressão, mas também na forma do incentivo que ora se propõe.

Para tanto, é importante o fato de a proposta abranger as categorias A e B, categorias mais comuns, que englobam motos e carros de passeio. Além da maior efetividade para a diminuição do número de condutores sem habilitação, a inclusão dessas categorias também pode representar inúmeras oportunidades profissionais à população de baixa renda, como os serviços de moto-frete, moto-táxi, táxi e demais vagas de motoristas profissionais que exijam apenas essas categorias.

Ainda de olho na segurança do trânsito, a aplicação dos recursos deverá se dar prioritariamente em ações direcionadas para regiões e municípios que apresentem altos índices de tráfego e de acidentes de trânsito. Por tais motivos, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da proposição ora apresentada.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 2020

Senador Jean Paul Prates (PT-RN)



**PL 3267/2019**  
**00056**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Inclua-se o seguinte § 12 no art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“§ 12. A Carteira Nacional de Habilitação pode ser utilizada como documento de identificação em todo o território nacional ainda que em momento posterior à data de validade consignada no referido documento.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Não há motivos para o cidadão ser submetido aos transtornos burocráticos de obter novos documentos de identificação por mero capricho do Poder Público.

Diversos órgãos públicos se recusam a aceitar uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) como documento de identidade pelo fato de ela estar com o prazo de validade expirado, ignorando que, na verdade, esse prazo se destina apenas a comprovar a permissão para dirigir veículos, e não para provar a identidade do portador.

Aliás, nesse sentido, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) já encaminhou o Ofício Circular nº 2/2017/CONTRAN para os dirigentes dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal para aceitar CNH mesmo após o vencimento como documento de identificação.

A legislação precisa ser textual para reduzir a burocracia imposta ao cidadão brasileiro. E deve ser clara não apenas perante os órgãos públicos, mas também perante qualquer outro particular que insista nessa péssima postura burocrática.

Por essa razão, conclamamos os nobres Pares a emprestarem seu total e irrestrito apoio à Iniciativa.

Sala das Sessões,

Senador JAYME CAMPOS

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao §3º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 147. ....

.....  
§ 3º O exame previsto no § 2º deste artigo incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor ou candidato à habilitação.  
.....

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda ora proposta determina que os exames psicológicos sejam realizados por ocasião da renovação da CNH e não apenas nos casos da primeira habilitação, como estabelece o atual § 3º do art. 147 do CTB. Não podemos anuir com a ideia de que um exame psicológico tenha validade indeterminada. Os condutores precisam ser submetidos aos exames psicológicos com a mesma frequência dos exames médicos. Estamos falando de segurança no trânsito. Estamos falando de vidas.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)



**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprimam-se o inciso I do caput do art. 261 e os §§ 3º e 5º mesmo artigo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O abrandamento da legislação mediante a ampliação do limite de pontos para imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir favorece o condutor que não respeita as normas de trânsito.

A alteração proposta no PL privilegia e prestigia o infrator contumaz, prejudicando a segurança de um trânsito que incapacita e mata os brasileiros, especialmente os mais jovens e, portanto, não pode ser vista como medida benéfica para a população.

Ao condutor infrator, exerça ele atividade remunerada ou não, deve ser imposto mesmo grau de obediência às leis de trânsito, pois o resultado de eventual má conduta no trânsito independe da categoria de motorista a que pertence o infrator.

Vale lembrar que, por meio da alteração do § 4º art. 259, deixarão de contar pontos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir as infrações administrativas, como deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor, ou de portar os documentos obrigatórios. Assim, passa a ser computada para esse fim apenas a pontuação referente a infrações que impliquem risco direto à segurança do trânsito. Tal medida já abre a possibilidade de cometimento de mais infrações antes da suspensão do direito de dirigir pelo acúmulo de pontos.

Esta emenda, portanto, tem por objetivo suprimir os dispositivos do PL nº 3.267, de 2019, que aumentam a pontuação máxima para aplicação da penalidade do direito de dirigir e, assim, manter a sistemática atual vigente para todos os motoristas.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres senadores para a aprovação da emenda que ora propomos.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Altere-se o § 2º e acresçam-se os §§ 8º e 9º ao art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro) na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art. 148-A. ....

.....  
§ 2º O exame previsto no caput deste artigo será renovável a cada período de 1 (um) ano e 6 (seis) meses.

.....  
§ 8º A não renovação do exame previsto no caput deste artigo no prazo estabelecido no §2º acarretará a suspensão do direito de dirigir, que perdurará até que o condutor comprove resultado negativo no exame.

§ 9º Por ocasião da renovação da Carteira Nacional de Habilitação, o exame previsto no caput será dispensado se o condutor houver apresentado resultado negativo em prazo inferior ao estabelecido no § 2º.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A obtenção ou a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) está vinculada à realização de exame de aptidão física e mental que, conforme redação atual do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), deverá ocorrer a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade.

O exame toxicológico, pré-requisito para obtenção e renovação da CNH nas categorias C, D e E, conforme redação vigente, deverá ser renovado no prazo de dois anos e seis meses, caso a habilitação tenha validade de cinco anos e, de um ano e meio, caso a habilitação tenha validade de três anos.

O PL nº 3.267, de 2019, por sua vez, pretende alterar a periodicidade da renovação do exame de aptidão física e mental e, portanto, a validade da CNH. São propostas as seguintes periodicidades: a cada dez

anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos; a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos; e a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.

A redação dada ao CTB pelo PL também determina a realização de exame toxicológico como pré-requisito para obtenção e renovação da CNH nas categorias C, D e E. O PL estabelece que os condutores dessas categorias com idade inferior a setenta anos serão submetidos a novo exame a cada período de dois anos e seis meses.

Com a redação proposta pelo PL, condutores com idade superior a setenta anos fariam o exame toxicológico apenas na obtenção ou renovação da CNH, ou seja, renovariam o exame a cada três anos.

A emenda que ora proponho visa a uniformizar o prazo para a renovação do exame toxicológico em um ano e seis meses independentemente da idade do condutor.

Entendo que a renovação do exame em prazo mais curto contribuirá para a promoção de um trânsito mais seguro.

A fim de evitar custos desnecessários para o condutor, proponho que, por ocasião da renovação da CNH, caso o condutor tenha logrado resultado negativo em exame toxicológico em prazo inferior ao estipulado para a sua renovação, a realização do exame seja dispensada.

Ademais, considero fundamental que haja previsão de suspensão do direito de dirigir caso o condutor não apresente resultado do exame no interstício entre uma e outra renovação da CNH.

Certo da importância da medida, conto como apoio dos nobres Senadores.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação aos incisos I e II do § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, propostos pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

Art. 147. ....

§2º .....

I – a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos que não exerçam atividade remunerada;

II – a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos e aos habilitados nas categorias C, D e E ou que exerçam atividade remunerada;

**JUSTIFICAÇÃO**

Pretendemos, com a presente emenda, que o prazo de validade da CNH de motoristas profissionais seja de cinco anos, como regra geral. Fica mantida a validade de três anos, caso possuam mais de 70 anos de idade, que se aplica também aos condutores não profissionais.

O condutor não profissional passa muito menos horas ao volante do que aquele que exerce atividade remunerada, e por isso está menos sujeito ao desenvolvimento de condições que o impeçam de dirigir. É notório que os motoristas profissionais, seja em ambiente urbano ou nas estradas, estão sujeitos a problemas causados pelo estresse, pelas jornadas excessivas, e mesmo pela má ergonomia dos veículos. Um levantamento realizado por seguradoras de saúde revelou que mais de trinta doenças são desenvolvidas ou agravadas em profissionais de transporte, entre elas

cardiopatias e problemas ortopédicos. Portanto, para a segurança de todos, é fundamental o acompanhamento desses profissionais pelos órgãos de trânsito em intervalos menores do que a população em geral.

Certos do mérito da presente emenda, pedimos o apoio dos Senadores e Senadoras para sua aprovação.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Suprimam-se as alterações propostas ao art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

As alterações propostas ao art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelecem prazos para a decadência do direito de aplicar as penalidades nele previstas.

Inicialmente, a redação proposta para o *caput* do art. 282 estabelece o prazo máximo de 180 dias, contados da data do cometimento da infração, para aplicação da penalidade ao proprietário do veículo ou ao infrator, caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido.

Mais adiante, o proposto §6º determina o prazo de 360 dias em caso de apresentação da defesa prévia em tempo hábil.

Aqui considero que há conflito na redação dos dispositivos citados. A defesa prévia, para ser indeferida, necessariamente precisa ter sido apresentada em tempo hábil.

Ademais, já se aplica às penalidades previstas no CTB o prazo prescricional de cinco anos para o exercício da pretensão punitiva do Estado, a contar da data do cometimento da infração.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3267, de 2019)

Inclua-se o seguinte inciso XXI ao art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“XXI – sobre a área de espera de ciclos motorizados junto à aproximação semaforizada de que trata o § 5º do art. 56-A:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.” (NR)

Inclua-se o seguinte inciso XI no art. 182 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“XII – sobre a área de espera de ciclos motorizados junto à aproximação semaforizada de que trata o § 5º do art. 56-A:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL nº 3.267, de 2019, inova positivamente ao incluir a “área de espera” no anexo do CTB que trata das definições. De fato, entendemos que essa área, nos cruzamentos semaforizados, à frente dos automóveis, pode dar maior segurança aos motociclistas.

Entretanto, o texto do projeto não prevê punição ou medida administrativa caso outros veículos venham a parar ou estacionar sobre essas áreas. É, portanto, o que buscamos resolver com esta emenda, que prevê multa leve para a primeira infração, e média para segunda, além da necessária remoção do veículo que a esteja invadindo.



São esses os motivos pelos quais apresentamos esta emenda, e que estamos certos serão também capazes de sensibilizar os nobres Senadores para sua aprovação.

Sala das Sessões,

**Senador FABIANO CONTARATO**  
(REDE/ES)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

**EMENDA Nº**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 98 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art. 98 .....

§ 1º 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.

§ 2º Veículos classificados na espécie misto, tipo utilitário, carroçaria jipe, poderão ter alterado, o diâmetro externo do conjunto formado por roda e pneu, observadas restrições impostas pelo fabricante e exigências fixadas pelo CONTRAN. ” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

O art. 98 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que “*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*”.

O CONTRAN editou a Resolução nº 292, de 2008, que “Estabelece as modificações permitidas em veículo registrado no Órgão Executivo de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal”. No art. 8º dessa norma, proíbe-se: “I - A utilização de rodas/pneus que ultrapassem os limites externos dos pára-lamas do veículo; II - O aumento ou diminuição do diâmetro externo do conjunto pneu/roda; (...)”.

Ocorre que as normas em comento se mostram demasiadamente restritivas para o uso de capacidades de veículos com características de uso em estradas não



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lucas Barreto

pavimentadas, especialmente os classificados na categoria misto, tipo utilitário, carroçaria jipe.

Tal proibição interfere na prática e no desenvolvimento da atividade dos Jipes Clubes organizados no país, bem como veda qualquer possibilidade de aumentar as capacidades “off road” dos mencionados veículos, com a utilização de pneus e de rodas com características especialmente desenvolvidas para aplicação na referida categoria de veículo, ainda que os fabricantes destes veículos não estabeleçam nenhuma restrição para tais alterações.

Apresento a presente emenda a pedido do “Jeep Club de Macapá”, por intermédio do seu Presidente, Francisco Loureiro Santos, enfatizando que é reivindicação de inúmeros outras organizações congêneres, cujos reitearados pedidos não encontram acolhida no órgão regulamentador.

Pelo seu mérito, contamos com o apoio dos nossos Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **LUCAS BARRETO**  
**PSD-AP**



**PL 3267/2019**  
**00064**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

**EMENDA Nº -PLEN**  
**(ao PL nº 3267, de 2019)**

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019 que  
Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de  
1997, que institui o Código de Trânsito  
Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA DE PLENÁRIO**

Dê ao Art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com redação dada pelo Art. 1º do presente Projeto de Lei, na forma de seu substitutivo aprovado, a seguinte redação:

**Art.159**

§ 13 A identificação da Carteira Nacional de Habilitação registrada no RENACH e os dados pessoais nela contido são de uso exclusivo dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, que no tratamento e compartilhamento destes dados dentro do Sistema Nacional de Trânsito, deverá observar as Leis nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017 e a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, e demais restrições legais, bem como normas regulamentadoras específicas.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Recentemente importante veículo de comunicação publicou matéria jornalística reportando que a Agência Brasileira de Informação – ABIN estaria requerendo junto ao Serviço de Processamento Federal de Dados - Serpro, os dados pessoais de todos os brasileiros constantes no sistema do Registro Nacional de Carteira de Habilitação – RENACH.



## SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

Segundo a reportagem, havia em novembro passado mais de 76 milhões de Carteiras Nacional de Habilitação no país (o equivalente a 36% da população), e 1,5 milhão de novos documentos são emitidos todo mês. E que o pedido exige, inclusive, que os dados sejam atualizados e repassados mensalmente.

Alerta-se que a importância de acesso a este cadastro é que, talvez, seja à base de dados pessoais mais atualizados no país. Além de que o CNH é o único documento de identificação de cidadãos armazenado em nível nacional, com a vantagem de trazer a foto do portador. A carteira de identidade, por exemplo, é emitida pelos estados, com dados que se repetem, visto que uma mesma pessoa pode obter o documento em mais de um estado.

Ainda de acordo com a matéria jornalística, a agência não negou a transação. Em resposta ao pedido de informação solicitado pelo veículo de comunicação, a assessoria do Gabinete de Segurança Institucional - GSI, a quem a ABIN está subordinada, respondeu que a medida de obter, integrar e compartilhar as bases de dados é essencial para o funcionamento da atividade de inteligência.

Nesse pórtico, relevante ainda apontar que tal requerimento de acesso a dados avesso a finalidade para o qual estas informações foram colhidas configura em flagrante desvio de finalidade. Este desvio é, antes de tudo, uma conduta dissimulada praticada por agente público, no exercício da função, que demonstra a vontade em não se portar conforme a legalidade e moralidade, causando prejuízo à administração pública, na medida em que o interesse público – a verdadeira finalidade do ato – não é alcançado.

Consiste, portanto, na violação ideológica da lei, comportando o agente público em confronto com os fins não querido pelo legislador, ou utilizando motivos e meios ilegítimos para a prática de um ato administrativo aparentemente legal. Com a finalidade de resguardar o legítimo interesse do Sistema Nacional de Trânsito, e a tutela que o Estado deve ter sobre o tratamento, uso e compartilhamento dos dados pessoais contidos na Carteira Nacional de Trânsito, bem como a proteção do direito fundamental da privacidade e a inviolabilidade dos dados dos cidadãos apresentamos esta emenda para resguarda estes fundamentais direitos.

Sala do Plenário, em 17 de agosto de 2020.

Senadora ZENAIDE MAIA  
PROS/RN



## SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

**EMENDA Nº -PLEN**  
**(ao PL nº 3267, de 2019)**

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019 que Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA DE PLENÁRIO**

Art. 1º. O art. 320 e seu §1º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passarão a vigorar com a seguinte redação:

“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 no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

§ 1º Cinco por cento do valor arrecadado com multas de trânsito será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado a segurança, educação de trânsito e no custeio da formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).”

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 9.602, de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a que se refere o parágrafo 1º do art. 320 da Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito, bem como à formação de condutores de baixa renda inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).”



## SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

Art. 3º Fica criado o Programa CNH Social, destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

§ 1º Os custos com taxas, aulas teóricas e práticas e com os exames previstos na Lei nº 9.503, de 1997, exigidos para a obtenção do documento de habilitação, renovação ou para mudança para a categoria C, D ou E poderão ser integralmente financiados com recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320 da referida Lei.

§ 2º O candidato deverá estar devidamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

§ 3º O benefício também se aplica aos custos decorrentes do exame de que trata o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 1997, quando da mudança para a categoria C, D ou E.

§ 4º O benefício de que trata o caput não se aplica aos seguintes casos: I – formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou cujo direito de dirigir esteja suspenso; II – candidato condenado por qualquer crime previsto no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 ou na Lei nº 9.503, de 1997, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, salvo se cumprida a pena e desde que a condenação não tenha sido por crime contra a vida.

§ 5º O Contran regulamentará os procedimentos a serem adotados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para a concessão do benefício.

§ 6º O Poder Executivo Federal estabelecerá a quantidade de beneficiados anualmente, por unidade da Federação, de acordo com os recursos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.

§ 7º Para os fins do disposto no caput, o Poder Executivo Federal poderá firmar convênios com os Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas ou privadas credenciadas na forma do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997.





**SENADO FEDERAL**

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda, ora proposta, insere novos artigos, com o fito de se instituir o Programa CNH Social, que será destinado a custear a obtenção de documento de habilitação ou para mudança de categoria para membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos ou renda per capita inferior a meio salário mínimo.

Vale mencionar, que o Programa da CNH Social constou em um dos substitutivos do relator Juscelino Filho (DEM-MA), porém, em sua apreciação final foi retirado.

Portanto, relevante que nesta casa legislativa seja incluído. Tal medida se torna necessária, Ilustre Pares, porquanto visa auxiliar no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação a pessoas de baixa renda.

Em um país tão desigual um Programa como esse é necessário. Assim, reapresentamos a proposta no sentido de possibilitar o melhor acesso de tantos brasileiros a CNH. Essa obtenção pode ser de muita valia, possibilitando a esses brasileiros conduzir um veículo por lazer, pelas diversas necessidades cotidianas, para o acesso ao trabalho, entre outras utilidades.

:

Sala do Plenário, em 17 de agosto de 2020.

**Senadora ZENAIDE MAIA**  
**PROS/RN**



**PL 3267/2019**  
**00066**

**SENADO FEDERAL**

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

**EMENDA Nº -PLEN**  
**(ao PL nº 3267, de 2019)**

PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019 que  
Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de  
1997, que institui o Código de Trânsito  
Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA DE PLENÁRIO**

Dê ao Art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com redação dada  
pelo Art. 1º do substitutivo apresentado ao presente Projeto de Lei, a seguinte redação:

Art. 147-----

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos, respectivamente, aos médicos e psicólogos peritos examinadores, ou às entidades credenciadas, preferencialmente por meio de divisão eletrônica, equitativa, aleatória e impessoal, observada a proximidade entre o local de realização dos exames e o local do domicílio ou do trabalho do condutor, conforme regulamentação do Contran.”  
(NR)



**SENADO FEDERAL**

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

## **JUSTIFICAÇÃO**

Preliminarmente, cumpre partir-se da premissa de que as avaliações psicológicas e os exames de aptidão física e mental referentes aos processos da Carteira Nacional de Habilitação - CNH constituem exames periciais de extrema responsabilidade, e têm por premissa a imparcialidade e a neutralidade em relação aos interesses das partes

Visando atender a estes critérios, recomendações trazidas pela Resolução 1.636, de 10 de maio de 2002, do Conselho Federal de Medicina (“Resolução CFM nº 1636/2002”), e pela Resolução nº 016, de 19 de dezembro de 2002, do Conselho Federal de Psicologia (“Resolução CFP nº 016/2002”), expressam que os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas nos processos relativos à obtenção e à renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, de forma a não haver vínculos entre as partes que possam influenciar nos resultados.

No entanto, esta não é a realidade de trabalho de parte considerável dos peritos médicos e psicólogos credenciados aos DETRAN pelo Brasil, uma vez que em muitas localidades como São Paulo – Capital, é facultativo ao periciado escolher com qual perito quer realizar seu exame o que, via de regra, acarreta na escolha de perito que lhe beneficie.

De acordo com o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro, a sequência para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação é a realização do exame de aptidão física e mental (médico), avaliação psicológica, curso teórico, prova teórica, para só então iniciar o processo no Centro de Formação B (autoescola) realizando as aulas práticas de direção veicular e então finalizando com a prova prática. Acontece que por desconhecimento desta sequência geralmente o cidadão procura logo de início uma autoescola.

Tal medida permite a famigerada exploração dos peritos por autoescolas, que acabam por direcionar os cidadãos aos peritos de sua preferência, muitas vezes em esquemas ilegais que, por um lado, detém boa parte do valor referente aos exames e, por outro, ainda influenciam nos resultados num esquema de aprovação compulsória que visa permitir que todos cheguem a fase de aulas práticas, colocando em grave risco a segurança viária e as vidas no trânsito. Visando garantir a imparcialidade dos exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas voltados à CNH, é imprescindível manter -- no substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados do PL 3267 -- a



## SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

imparcialidade dos Exames de Aptidão Física e Mental e a avaliação Psicológica respectivamente dos Peritos Médicos e Psicólogos, distribuídos equanimemente por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, em sua totalidade em todo território nacional.

Sala do Plenário, em 17 de agosto de 2020.

Senadora ZENAIDE MAIA  
PROS/RN



**PL 3267/2019**  
**00067**

SENADO FEDERAL  
Liderança do CIDADANIA

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Suprimam-se as alterações no inciso IV do art. 138 e no inciso III do art. 145 da Lei nº 9.503, de 1997, previstas no art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL nº 3.267, de 2019, busca alterar as regras para a autorização dos condutores de veículos escolares, bem como os requisitos para transporte coletivo de passageiros, de emergência ou de produto perigoso. Esses motoristas são responsáveis pela segurança de um número expressivo de indivíduos, principalmente de nossas crianças.

A nova redação dos dispositivos supramencionados busca reduzir as exigências para a condução desses veículos. O texto vigente exige que o condutor não tenha nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses. A redação aprovada na Câmara exige ao condutor não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos 12 últimos meses.

As infrações gravíssimas são as condutas mais graves no trânsito, com alto risco para o infrator e também para outros condutores, passageiros, pedestres ou ciclistas. A título de exemplo, destaca-se: dirigir veículo sem utilizar os acessórios obrigatórios, dirigir sob influência de álcool e disputar corrida.

Nesse sentido, não nos parece ser razoável reduzir o rigor das regras vigentes, pois poderá colocar em risco a vida, a saúde e a segurança de muitos cidadãos.

Diante do exposto, solicito aos Nobre Pares o apoio para esta emenda.

Sala das Sessões,

Senadora ELIZIANE GAMA  
(CIDADANIA/MA)

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte nova redação ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, acrescentando-se ao mesmo artigo, por conseguinte, alteração ao art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 24. ....

.....

XVIII - conceder autorização para conduzir ciclomotores, veículos de propulsão humana e de tração animal;

.....” (NR)

“Art. 141. ....

§ 1º A autorização para conduzir ciclomotores, veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória 673/2015 pretendia alterar o Código de Trânsito Brasileiro apenas nas regras para registro e emplacamento de maquinário agrícola, um pleito do agronegócio. No entanto, sem maiores debates, afrontando tratado internacional que o Brasil é signatário, sem se preocupar com os efeitos deletérios da mudança e favorecendo exclusivamente uma empresa que detém mais de 90% do mercado de motos no Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro também foi alterado para equiparar os ciclomotores e os ciclo elétricos às motocicletas e motonetas, tornando mais rigorosa a emissão da Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) e mais caro o registro deste tipo de veículo. A medida

foi de encontro ao que preconiza a Convenção sobre o Trânsito Viário (Convenção de Viena).

Os efeitos da Lei nº 13.154 de 2015, fruto da MP 673/2015, foram nefastos para os cidadãos mais pobres do país, para um mercado em ascensão e para o próprio Estado, tendo em vista que a arrecadação tributária deste setor despencou de R\$ 900 milhões de reais por ano para algo próximo de R\$ 40 milhões.

O mercado de ciclomotores e ciclo elétricos sucumbiu. Existiam 27 marcas de ciclomotores e se vendia mais de 35 mil veículos deste tipo por mês. Com a mudança da lei, 1500 empresas e mais de 50 mil postos de trabalho acabaram. Todas as fábricas, localizadas em Manaus, Suape, São Paulo e Goiânia, fecharam.

Os ciclomotores e os ciclo elétricos são amplamente utilizados no mundo, favorecendo a mobilidade urbana e permitindo que pessoas com menor poder aquisitivo possuam um meio rápido e seguro de se locomover nas cidades. Com o advento da lei, o custo para se conseguir uma autorização para conduzir ciclomotores ficou muito alto, tirando das classes mais carentes a oportunidade de ter um veículo urbano mais ágil e que atenda às suas necessidades individuais. Ademais, com a equiparação às motocicletas, o registro e emplacamento de ciclomotores também tiveram aumentados seus custos, além da burocracia.

A ACC (específica para ciclomotores) não pode ser equiparada a uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o próprio Código de Trânsito Brasileiro diferencia os ciclomotores e os ciclo-elétricos das motocicletas, haja visto que aqueles têm potência limitada à cinquenta cilindradas ou 4 mil watts e velocidade máxima de 50 km/h e possuem menor potencial ofensivo no trânsito quando comparados com as motocicletas. Também têm circulação restrita, não podendo transitar em rodovias federais e estaduais,



nem pelos chamados “corredores”, nem podem ser utilizados para fins empresariais, como “moto-taxi” ou “moto-frete”. São, como definidos no próprio CTB, veículos de baixo impacto no trânsito.

Hoje, no Brasil, o custo e o treinamento para adquirir uma ACC equiparam-se a CNH, retirando completamente das classes econômicas menos favorecidas o direito de acessar um meio de transporte urbano já consagrado. Enquanto isso, em Portugal, por exemplo, bastam apenas algumas horas para que um cidadão menor de 18 anos possa ter uma Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC).

A maioria dos usuários de ciclomotores e cicloelétricos pertencem às classes “C”, “D” e “E”, justamente a base da pirâmide de consumo. Esse meio de transporte possibilita a redução dos gastos com transporte público, muitas vezes precário, caro ou simplesmente inexistente. Neste conceito, o uso do ciclomotor impacta positivamente na renda familiar e na qualidade de vida.

O ciclomotor e o ciclo elétrico são veículos tipicamente urbanos, proibidos de circular em vias expressas. Com baixa velocidade, baixa emissão de carbono, muito econômico, chega a fazer até 60 quilômetros com um litro de gasolina. Por tais atributos, rapidamente caiu no gosto da população que mais sofre com a baixa qualidade e altas despesas com o transporte público.

Houve uma rápida popularização dos ciclomotores no Brasil, a princípio em razão de ser uma excelente solução de mobilidade urbana. Fácil de pilotar, com baixo custo de consumo de combustível ou de eletricidade, com facilidade no financiamento e com baixo valor agregado, permitiu que muita gente tivesse acesso ao seu primeiro veículo motorizado. Uma prestação custa menos do que os gastos mensais com passagem de ônibus.

A popularização também se deu por causa da diminuição do tempo de trajeto entre a residência e o trabalho. O cidadão, que gastava até três horas entre espera de ônibus e chegada a sua residência ou trabalho, reduziu significativamente esse tempo, o que é muito valioso, pois esse tempo passou a ser dedicado a estudos, a família, ao descanso, ao lazer, enfim, em outras atividades de interesse e escolha das pessoas, melhorando a qualidade de vida e a auto estima de cada indivíduo.

Sobre as estatísticas de acidentes envolvendo os ciclomotores e os ciclo-elétricos é importante ter muita cautela. Até o advento da Lei 13.154 não era possível estabelecer números de estatísticas de acidentes para os ciclomotores e ciclo-elétricos, pois a responsável por fazer esse levantamento, a Líder Seguradora, não havia atribuído um código específico para esse tipo de veículo. Assim, não pode ser imputado ao ciclomotor e ao ciclo-elétrico, que não circula em rodovias federais e estaduais e possui velocidade média de 25 km/h, os números gerados exclusivamente por motocicletas.

Uma análise mais realista pode ser feita a partir dos números de 2016. A frota nacional emplacada naquele ano era de 93.867.016 veículos. As motocicletas eram 26,56% disso, ou seja, 24.933.191. Já os ciclomotores e os ciclo-elétricos significavam apenas 0,36%, ou seja, 338.470 veículos.

Assim, com o propósito de devolver ao ciclomotor e ao ciclo elétrico as características e vantagens já elencadas na Convenção de Viena, faz-se necessário alterar o CTB em alguns dispositivos, a fim de transferir aos municípios a competência para expedição da autorização para a sua condução.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“ Art. O condutor reincidente em acidente de trânsito que cause vítimas fatais ou grave lesão física a terceiros será submetido a avaliação clínica, psicológica e toxicológica, a fim de ser avaliada sua capacidade para conduzir veículos automotores.

*Parágrafo único.* Detectados elementos que comprometam suas habilidades, o condutor deverá ser submetido a curso de reciclagem e/ou terá suspenso o direito de dirigir.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O afrouxamento das leis de trânsito se revela um sério risco à segurança da sociedade, razão pela qual torna-se necessário mantermos uma legislação rígida e punitiva, como forma de obrigar que o condutor infrator contumaz seja mais prudente ao volante.

Nesse sentido, apresentamos esta emenda, que visa a submeter o condutor reincidente em acidente de trânsito com vítimas fatais ou com grave lesão física a terceiros a avaliação clínica, psicológica e toxicológica, com o propósito de aferir sua capacidade de conduzir veículos automotores.

Desta forma, esperamos estimular os condutores a serem mais prudentes ao volante, bem como punir com rigor os infratores contumazes.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

**EMENDA Nº \_\_\_\_\_ - PLENÁRIO**

(ao PL 3.267 de 2019)

Insira os seguintes artigos ao Projeto de Lei nº 3267 de 2019:

Art. x A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações, renumerando-se os dispositivos necessários:

“Art. 141.....

§3º Não será exigida como condição prévia para a realização dos exames de que trata o art. 140, a frequência em cursos teóricos e práticos de autoescolas ou outras entidades destinadas à formação de condutores para as categorias A e B.

§3º-A Para atender ao disposto no parágrafo anterior, os departamentos de trânsito deverão expedir normas para tornar mais rigorosos e criteriosos os exames teóricos e práticos necessários para a obtenção da carteira nacional de habilitação.” (NR)

.....

“Art. 154. ....

Parágrafo único. Nos veículos eventualmente utilizados para aprendizagem, deverão ser afixadas nas partes laterais, traseira e dianteira de sua carroçaria, à meia altura, faixas brancas removíveis, de vinte centímetros de largura, com a inscrição APRENDIZAGEM na cor preta.” (NR)

.....

“Art. 156 .....

Parágrafo único. A autorização para o exercício da atividade de instrutor independente nas categorias “A” e “B” exige credenciamento junto ao Detran, tenha mais de vinte e cinco anos de idade e pelo menos três anos de habilitação na respectiva categoria.” (NR)

“Art. 320 A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e prioritariamente para

financiar o aprimoramento dos exames teóricos e práticos, as taxas para obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação nas categorias “A” ou “B” e a mudança de categoria com objetivo profissional.” (NR)

Art. xx Revoga-se o § 1º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

### **Justificação**

É inegável que o custo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é impeditivo para grande parte da população. Esse custo é composto principalmente por dois fatores: as taxas cobradas pelos Departamentos de Trânsito Estaduais e o preço cobrado por autoescolas para a realização de Curso Teórico-técnico e de Prática de Direção Veicular.

Nesse sentido os custos para se obter uma habilitação no Brasil são exorbitantes e muitas vezes inviáveis, sobretudo para a parcela mais pobre da população. Na maioria dos estados, o valor total para obtenção da CNH pode chegar a R\$ 3.000.

O custo de obtenção da CNH (taxas e obrigatoriedade de frequentar auto-escola) não podem ter caráter confiscatório que impeça o exercício da liberdade de ir e vir ou da liberdade de profissão. Vale observar que, no caso da liberdade de profissão, tal limitação alcança inclusive aqueles que atuam ou pretendem atuar em sistemas de transporte por aplicativos.

Desta forma, apresento a presente emenda ao projeto 3267/2019, propondo que parte da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, seja destinada a financiar a gratuidade dos custos de obtenção da primeira CNH para as pessoas que pleiteiam esse documento nas categorias “A” ou “B” ou que almejam a mudança de categoria, que se destina a objetivo profissional.

Observa-se que os valores arrecadados com multas no Brasil são mais do que suficientes para financiar, o que propõe a presente proposta. A título de exemplo, nos anos de 2014 a 2018, o total de multas arrecadadas neste período foi de R\$ 43,5 bilhões. Já a emissão de carteiras de habilitação alcançou um total de 13 milhões, equivalendo R\$ 7,8 bilhões em taxas pagas aos Detrans.

Além disso, é importante mencionar que na composição de custos para obtenção da CNH - que pode chegar a um valor de R\$ 3 mil - o principal fator é o que se refere a obrigatoriedade de se frequentar aulas teóricas e práticas em auto-escolas, que equivale a cerca de 80% do dispêndio total. Esse gasto é na maioria das vezes, é inviável para a maioria das famílias mais pobres em todo o País.

Nesse sentido, desobriga que o candidato à obtenção da CNH frequente auto-escolas, seja para formação teórica ou prática. Todavia, de modo a garantir a segurança do trânsito, os Detrans deverão expedir normas para tornar mais rigorosos e criteriosos

os exames teóricos e práticos necessários para a obtenção da CNH, de acordo com as novas regras.

Não podemos desconsiderar a realidade que a expertise de direção veicular pode ser adquirida empiricamente pela prática e pela observação, muitas vezes obtidas no próprio núcleo familiar. Além disso, o tempo de aprendizado depende da habilidade de cada indivíduo, nesse sentido, acrescentamos dispositivos autorizando o exercício da atividade de instrutor nas categorias ‘A’ e ‘B’.

Assim, estaremos reduzindo drasticamente os custos para as famílias brasileiras da obtenção da CNH, tornando opcionais os cursos em auto-escolas, disponíveis para os condutores que assim o desejarem.

Pelas razões expostas, conto com o apoio dos nobres Parlamentares para o acatamento desta Emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

**EMENDA Nº        - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

A Lei 9503 de 23 de setembro de 1997 alterada pelo art. 1º do PL 3267, de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

art. 64 - Crianças independentemente da idade que não tenham a estatura mínima de 1,40 (um metro e quarenta centímetros) devem ser transportados exclusivamente nos bancos traseiros em assento adequado a ser regulamentado pelo CONTRAN, obedecendo as normas técnicas e aprovado pelo IMETRO.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo dessa emenda é estabelecer assento adequado para crianças propiciando a segurança e devidamente regulamentado.

Resguardar a vida das crianças é fundamento constitucional básico.

Peço apoio aos nobres pares para aprovação da referida emenda.

Sala da Comissão,

Senadora ROSE DE FREITAS



**EMENDA Nº       - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

A Lei 9503 de 23 de setembro de 1997 alterada pelo art. 1º do PL 3267, de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

art. 311-a divulgar ou disseminar de qualquer modo, informação relativa a local, data ou horário de fiscalização de trânsito.

Pena: de um a dois anos ou multa.

Parágrafo único: a pena será aumentada em 2/3 se praticada por mídia social.

Art. 311-b. Ao aplicativo que fornecer ou alimentar seus sistemas de dados com informações sobre as fiscalizações de trânsito serão penalizados com multa no valor de R\$ 500.000,00 (Quinhentos mil reais)

Parágrafo único: se reincidente a plataforma poderá ser banida do território nacional.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo dessa emenda é tipificar como crime aquele que divulgar informações.

Peço apoio aos nobres pares para aprovação da referida emenda.

Sala da Comissão,

Senadora ROSE DE FREITAS

**EMENDA Nº       - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

A Lei 9503 de 23 de setembro de 1997 alterada pelo art. 1º do PL 3267, de 2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 301-A Poderão ser criadas no âmbito da justiça comum os juizados especiais de trânsito para processar e julgar violações a legislação de trânsito as quais não tenham vítimas aplicando –se subsidiariamente a lei 9099/1995, e as varas de delitos de trânsito para processar e julgar os crimes de potencial maior.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo dessa emenda é propiciar mais agilidade processual no julgamento das lides ocorridas no trânsito.

A ideia da criação dos juizados especiais de trânsito abarca situações de potencial ofensivo menor limitado a 40 salários mínimos.

Já a criação das varas de delitos de trânsito deverão processar e julgar ações superiores a 40 salários mínimos e quando houver vítima.

Peço apoio aos nobres pares para aprovação da referida emenda.

Sala da Comissão,

Senadora ROSE DE FREITAS



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

**EMENDA DE REDAÇÃO Nº DE 2020**

(ao Projeto de Lei 3267, de 2019)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, e dá  
outras providências.

Dê-se as seguintes redações aos artigos 121º, 131º e 159º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterados pelo Projeto de Lei 3267, de 2019, em seu art. 1º:

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

“**Art 121º** Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), em meio físico e digital, de acordo com os modelos e com as especificações estabelecidos pelo Contran, com as características e as condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

.....” (NR)

“**Art 131º** O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de registro de Veículo, em meio físico e digital, de acordo com o modelo e com as especificações estabelecidos pelo Contran.

.....” (NR)

“**Art 159º** A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e digital, em modelo único e de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterà fotografia, identificação e número de inscrição no Cadastro de Pessoas



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A imprecisão na redação denota da interpretação falha que o condutor ou proprietário poderão, em algum momento, renunciar à POSSE do documento físico, em prol do documento digital. Quando, em verdade, a escolha por parte do condutor ou proprietário se dará no tipo de documento (físico ou digital) no seu PORTE.

O fato é que não se pode confundir POSSE com PORTE. Documentos de habilitação com finalidade de identificação civil e de posse de bens são nato físicos com os seus correspondentes digitais, para fins de PORTE. Não existe exemplos internacionais que trabalhem com documentos de habilitação exclusivamente digital sem o correspondente físico, por questões jurídicas, de segurança, e operacionais intransponíveis.

A responsabilidade jurídica pela posse e guarda físicos do documento – a posse física do documento de identificação corresponde à guarda, de sua responsabilidade, das informações que nele são expressas para todos os fins. A responsabilidade pela posse em meio digital não atende estas premissas por duas razões – as informações ali contidas não estão sob a guarda do cidadão, mas sim em plataformas digitais, distribuídas e dependentes de servidores e provedores governamentais ou privados. A guarda digital não é mais do cidadão. Outro ponto, diretamente ligado ao primeiro, está na responsabilidade. Uma vez, não estando sob sua guarda, o cidadão não é responsável pela segurança dos seus dados e os seus usos indevidos;

A segurança da informação – mesmo com todas os cuidados de segurança cibernética, tráfego de dados criptografados, blockchain salas



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

cofres etc, os dados do carro e do condutor poderão, com muito mais facilidade, ser hackeados nos dispositivos móveis, diferente de todos os atributos de segurança existentes nos documentos físicos vigentes. Estes últimos com dezenas de dispositivos de segurança em sua fabricação física para detectar fraudes.

Mais de uma vez, já foi constatado venda no mercado paralelo de dados de condutores de veículos em feiras populares em meio digital. Imaginemos se for possível ampliar as fraldes no fornecimento digital de carteira de motoristas e documentos de veículos.

As dificuldades operacionais – As diversas condições de interoperabilidade nos mais de 5000 municípios do país não permitem inferirmos que todos os agentes de fiscalização de trânsito dispõem das mesmas condições tecnológicas para aferir os documentos dos condutores e dos veículos. Desde a conectividade com os servidores até os leitores digitais portáteis, são muitas as exigências tecnológicas impostas pela solução digital que estão longe da realidade de um país de extensão continental. Uma vez que a legislação faculta ao cidadão à escolha do meio que se dará a posse e porte dos documentos, pressupõe que os entes federativos (União, Estados e Municípios) disponibilizem todos os meios operacionais e tecnológicos possíveis para estes fins, o que está longe de corresponder com a realidade em que vivemos.

Especialistas recomendam o documento natofísico - Na realização do Seminário Técnico especializado realizado pela Diretoria Técnico Científica da Polícia Federal (DITEC/PF) com apoio da Associação Nacional dos Peritos Criminais Federais (APCF), ocorrido em dezembro de 2019, a especialista Narumi Pereira Lima discorreu sobre a necessidade do nascimento do documento de identificação nascer físico (natofísicos).

Narumi Pereira Lima é Perita Criminal Federal do INSTITUTO NACIONAL DE CRIMINALÍSTICA. Tem experiência na área de Agronomia, com ênfase em PERÍCIA E AUDITORIA e na área de Documentoscopia, com ênfase em DOCUMENTOS DE SEGURANÇA. Atua como palestrante em eventos nacionais e internacionais, na área de cédulas, documentos de identificação e de viagem, e como professora da



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

Academia Nacional de Polícia nas disciplinas de Documentoscopia e de Criminalística.

A presente emenda tem por objetivo garantir que o documento será emitido e que em sua validade apenas, o condutor opte por portá-lo ou não.

Pelas razões expostas, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,



**Senador Carlos Fávaro**  
**PSD/MT**



**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Insira-se, onde couber, os seguintes artigos no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“**Art.** O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 320.** A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, fiscalização, engenharia de tráfego e de campo, aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito, educação de trânsito e atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

.....  
§ 3º A receita arrecadada nos termos do *caput* deste artigo será distribuída da seguinte forma:

I- 25% (vinte e cinco por cento) para sinalização, fiscalização e engenharia de tráfego e de campo;

II- 25% (vinte e cinco por cento) para aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito;

III- 25% (vinte e cinco por cento) para educação de trânsito, nos termos do art. 76 desta lei; e

IV- 25% (vinte e cinco por cento) para ações e serviços públicos de atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, que serão depositados, mensalmente, no Fundo Nacional de Saúde (FNS).” (NR)

**Art.** O art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 32.** São considerados de outras fontes os recursos provenientes de:

.....

VII – multas de trânsito.

.....” (NR)

**Art.** Os recursos previstos no § 3º, IV, do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no inciso VII do art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, não serão computados para efeito do cálculo do montante mínimo que deve ser aplicado, anualmente, pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, em ações e serviços públicos de saúde, para atender às disposições dos §§ 2º e 3º do art. 198 da Constituição Federal.”

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, criou novas obrigações no que se refere à realização de exames toxicológicos. Desde então, tais regras têm sido continuamente aprimoradas por meio de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Os exames toxicológicos são destinados à detecção de substâncias psicoativas que causam dependência ou que comprovadamente comprometem a capacidade de direção. Essas substâncias afetam negativamente as funções cerebrais, os processos mentais e as habilidades cognitivas necessárias para a condução segura de veículos, não apenas no momento do uso, mas também produzindo efeitos residuais e sequelas.

A relação entre o uso de álcool e acidentes de trânsito está bem documentada na literatura especializada, além do impacto econômico e das perdas humanas causados por acidentes de trânsito sob efeito de álcool. De fato, as consequências deletérias do consumo de álcool e outras drogas no trânsito são consideradas, na atualidade, relevantes problemas de saúde e de segurança pública. Por essas razões, os comportamentos de risco de motoristas profissionais e privados têm sido cada vez mais coibidos por meio de ações legais, tais como penalizações, apreensão de documentos, multas, prisões etc.

Há que ressaltar, ainda, o impacto financeiro que os acidentes de trânsito representam em termos de custos para o Estado. Nesse sentido, as multas aplicadas com a finalidade de punir quem transgredir a legislação de trânsito são consideradas receitas públicas orçamentárias, destinadas a atender as despesas públicas com sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme dispõe o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

A despeito disso, a destinação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito – que atinge valores anuais de vários bilhões de reais – não alcança o setor saúde, que além de arcar com os custos da atenção às vítimas de acidentes de trânsito, é quem deve implementar as ações voltadas para prevenção, promoção da saúde, tratamento e redução dos riscos e danos associados ao consumo prejudicial de álcool e outras substâncias psicoativas.

Assim, para que haja efetividade nas respostas aos problemas decorrentes do uso de bebidas alcoólicas e outras drogas no trânsito, além de políticas repressivas, é necessário garantir a oferta (e o acesso) a uma rede diversificada de ações e serviços de saúde mental de qualidade, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), sob a coordenação da área de saúde pública, que seja compatível com as demandas e o cuidado integral das pessoas com transtornos associados ao consumo de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Ressalte-se que a destinação à saúde de parcela dos recursos arrecadados com multas não é importante somente para diminuição de mortos e feridos no trânsito. Para muito além, esse investimento ajudará a preservar a integridade das famílias e da sociedade em geral, promovendo decréscimo nos índices de violência, inclusive a doméstica, causada pelo abuso do álcool e de drogas.

Tudo isso é importante, não apenas para diminuir os acidentes de trânsito, mas também para promover o bem-estar da população em geral. Porém, para tanto, é imprescindível que seja assegurado o financiamento adequado para a consecução de políticas e ações intersetoriais de prevenção e tratamento voltadas para pessoas que usam álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. É nesse aspecto que a emenda que ora apresentamos pretende contribuir.

Ademais, definimos os percentuais para distribuição dos recursos oriundos das multas, medida que tem como objetivo reduzir a discricionariedade, garantindo, com isso, a aplicação dos valores em todas as áreas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Desse modo, além dos 25% (vinte e cinco por cento) destinados para ações e serviços públicos de atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, medida que estamos propondo, estabelecemos igual percentual para as rubricas

já contempladas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Estabelecemos 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos para sinalização, fiscalização e engenharia de tráfego e de campo, atividades fundamentais para a manutenção da segurança em nossas vias, com a preservação de vidas de motoristas, ciclistas e pedestres. Da mesma maneira, destinamos 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos para aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito.

Nesse tópico, propomos uma inovação ao substituir a palavra policiamento, como consta atualmente no Código de Trânsito, por aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito, de forma a garantir aos policiais todos os equipamentos necessários para o bom desempenho de sua missão institucional.

Por fim, destinamos igual percentual de 25% (vinte e cinco por cento) para educação de trânsito, nos termos do art. 76 do Código de Trânsito, que prevê que “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”. Visamos, com tal medida, garantir a aplicação de percentual definido dos recursos em educação, e não em campanhas publicitárias por vezes ineficientes e ineficazes, como é muito comum acontecer nos dias de hoje.

Acreditamos que esta emenda, ao definir claramente os percentuais de aplicação dos recursos oriundos das multas de trânsito e ao estabelecer a atenção à saúde entre as áreas que receberão esses recursos, contribuirá – e muito – para o aprimoramento da legislação brasileira; para o tratamento de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa; e, ao fim e ao cabo, para a diminuição do inaceitável número de mortos, inválidos e feridos por acidentes de trânsito.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Acrescente-se ao artigo 101 do Projeto parágrafos com a redação seguinte:

“§ 2º A Autorização Especial de Trânsito - AET pode ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal, mediante atendimento de requisitos que serão fixados pelos CONTERAN.

§ 3º A Autorização Especial de Trânsito - AET concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União ou dos Estados e do Distrito Federal, terá validade para circulação do veículo ou combinação de Veículos de Carga - CVC em todo o território nacional, sendo vedada a exigência de outra autorização por Estados, ou Municípios, ou Distrito Federal.

§ 4º A Combinação de Veículos de Carga – CVC poderá incluir uma unidade tratora e diversas carretas ou semi-reboques desde que mantida a mesma dimensão e peso. ”

**JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente as empresas de transporte vêm sendo obrigadas a solicitar Autorização Especial de Trânsito em cada um dos Estados pelos quais o veículo deverá trafegar.

A exigência revela-se absurda considerando-se que o transporte de cargas é feito de forma dinâmica e o veículo em muitos casos estará obrigado a passar por diferentes Estados para atingir o destino onde deve entregar a carga.

A exigência além de absurda implica ônus ao serviço de transporte, isso porque as AETs são expedidas mediante cobrança de tarifas pelos Estados.

Há uma evidente quebra do pacto federativo, segundo o qual um veículo licenciado pode circular por todo o País, devendo a autorização merecer o mesmo tratamento previsto e regulado no Código de Trânsito Brasileiro.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

No parágrafo 4º que se pretende acrescentar o objetivo é otimizar a utilização da frota de veículos da transportadora permitindo a substituição de unidades tratoras (cavalos mecânicos) ou de carretas e semi-reboques, quando necessária, por exemplo, a manutenção de um dos equipamentos, evitando-se que por um problema em um dos componentes da composição fique inviabilizada a sua utilização.

A aprovação da proposição vai propiciar maior eficiência e ganhos de produtividade para os operadores de transportes.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

O artigo 134 do CTB alterado pelo projeto passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o Cartório em que efetuado o registro da firma para reconhecimento autêntico fica obrigado a encaminhar cópia do documento ao órgão de trânsito no prazo de 15 (quinze) dias.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput deste artigo poderá ser substituído por documento eletrônico com assinatura eletrônica válida, na forma regulamentada pelo Contran.”(NR)

**JUSTIFICATIVA**

O artigo 134 do projeto é verdadeiro absurdo. O cidadão que vender um veículo agora estará obrigado a fiscalizar junto ao órgão de trânsito para saber se o comprador efetuou a transferência. O que não será nada fácil dada a burocracia reinante na maioria dos órgãos de trânsito do país.

Se não fizer a comunicação depois de 60 (sessenta) estará cometendo uma infração que está sendo criada no artigo 233-A. É a indústria da multa escancarada.

Além disso, o vendedor vítima, estará obrigado a encaminhar cópia autenticada do documento de transferência. É mais um benefício aos Cartórios que terão nova receita garantida com as cópias autenticadas de todas as transferências de veículos.

Se existe a preocupação em tornar obrigatória a transferência, o mais simples e realmente efetivo é criar uma obrigação para o Cartório de enviar cópia do documento ao órgão de trânsito, lembrando que toda transferência de veículo obrigatoriamente deve ser efetuada em cartório, com a assinatura do documento e reconhecimento da firma por autenticidade, ou seja na presença do Oficial e assinatura em livro no Cartório.

Ora, se já existe essa exigência nada mais natural – até para atribuir utilidade a esse registro - que o Cartório fique obrigado a enviar cópia ao órgão de trânsito para que não fique a obrigação apenas para o cidadão e para o Cartório apenas os lucros.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Assim, a emenda visa livrar o cidadão dessa obrigação kafkiana de buscar um processo que nem sabe se existe no órgão de trânsito, para não ser punido com multa inexplicável.

Por outro lado, o encaminhamento pelo Cartório, em especial por via eletrônica, possibilitará ao órgão de trânsito manter cadastro atualizado e em tempo real das transferências realizadas, bem como exercer o seu poder fiscalizador contra o infrator da obrigação de atualizar a transferência.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES





**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

O artigo 259 do CTB passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 259. ....

§ 4º Ao condutor identificado será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257 deste Código, exceto aquelas:

I – praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excluídas as situações regulamentadas pelo Contran conforme disposto no art. 65 deste Código;

II – previstas no art. 221, nos incisos VII e XXI do art. 230 e nos arts. 232, 233, 233-A, 240 e 241 deste Código, sem prejuízo da aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis;

III – previstas nos incisos XI, XVII, XVIII, XIX do artigo 181 e no inciso I do artigo 187, deste Código quando se tratar de motorista empregados regidos pela CLT.

IV – puníveis de forma específica com suspensão do direito de dirigir.”(NR)

**JUSTIFICATIVA**

O parágrafo quarto exclui a pontuação do motorista no caso de determinadas infrações, tratando no inciso II de hipóteses em que as infrações de trânsito não se caracterizam como sendo praticadas em atos de direção de sua responsabilidade.

Todavia, existem outras situações, especificamente quando se trata de motorista empregado que deve também ser excluída a pontuação tendo-se em conta que são autuações por conduta que não se caracterizam como infrações praticadas em atos de direção sob sua responsabilidade, mas sim sob responsabilidade do empregador proprietário do veículo.

O motorista empregado costumeiramente se vê obrigado a cumprir determinação do empregador para trafegar em áreas de restrição de circulação, em dia e horário proibido (rodízio), estacionar na fila dupla para carga e descarga, principalmente em grandes centros urbanos, submetido que está à subordinação e ao poder disciplinar do empregador.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Sendo infrações de responsabilidade do proprietário do veículo deve ser mantida a sua responsabilização com a aplicação de multa e excluída a pontuação do motorista empregado o que se propugna com acréscimo de um novo inciso (III) ora proposto.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

O artigo § 8º do 257 do Código de Trânsito Brasileiro, terá a seguinte redação:

“Art. 257 .....

.....  
§ 8º - Após o prazo previsto no §7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.  
.....”(NR)

**JUSTIFICATIVA**

O artigo 134 do projeto é verdadeiro absurdo. O cidadão que vender um veículo agora estará obrigado a fiscalizar junto ao órgão de trânsito para saber se o comprador efetuou a transferência. O que não será nada fácil dada a burocracia reinante na maioria dos órgãos de trânsito do país.

Se não fizer a comunicação depois de 60 (sessenta) estará cometendo uma infração que está sendo criada no artigo 233-A. É a indústria da multa escancarada.

Além disso, o vendedor vítima, estará obrigado a encaminhar cópia autenticada do documento de transferência. É mais um benefício aos Cartórios que terão nova receita garantida com as cópias autenticadas de todas as transferência de veículos.

Se existe a preocupação em tornar obrigatória a transferência, o mais simples e realmente efetivo é criar uma obrigação para o Cartório de enviar cópia do documento ao órgão de trânsito, lembrando que toda transferência de veículo obrigatoriamente deve ser efetuada em cartório, com a assinatura do documento e reconhecimento da firma por autenticidade, ou seja na presença do Oficial e assinatura em livro no Cartório.

Ora, se já existe essa exigência nada mais natural – até para atribuir utilidade a esse registro - que o Cartório fique obrigado a enviar cópia ao órgão de trânsito para que não fique a obrigação apenas para o cidadão e para o Cartório apenas os lucros.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador WELLINGTON FAGUNDES

Assim, a emenda visa livrar o cidadão dessa obrigação kafkiana de buscar um processo que nem sabe se existe no órgão de trânsito, para não ser punido com multa inexplicável.

Por outro lado, o encaminhamento pelo Cartório, em especial por via eletrônica, possibilitará ao órgão de trânsito manter cadastro atualizado e em tempo real das transferências realizadas, bem como exercer o seu poder fiscalizador contra o infrator da obrigação de atualizar a transferência.

Sala das Sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES



**SENADO FEDERAL**  
**Senadora Mara Gabrilli**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo o art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

“Art.147.....

.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I – a cada dez anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos, exceto para os condutores das categorias C, D e E, que exerçam atividade remunerada;

II – a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos e para os condutores das categorias C, D e E, que exerçam atividade remunerada com idade inferior a setenta anos;

III – a cada três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Na maioria das vezes os motoristas de veículos pesados, principalmente os autônomos, têm no exame de capacidade física e mental necessário à renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) a única oportunidade de ser avaliado por médico e psicólogo especialistas, capazes de diagnosticar e de prevenir alterações de saúde que influenciariam não só no ato de dirigir, mas também na qualidade de vida desses profissionais.

Considerando que a saúde dos motoristas é o principal termômetro da segurança viária do País, a detecção de condições relacionadas ao trabalho – obesidade, distúrbios do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais - é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis, como internações, acidentes e mortes.

Estudos confirmam que para cada acidente envolvendo veículos pesados, pelo menos seis pessoas perdem a vida. Isso sem contar os inúmeros feridos e sequelados.

Legislar seletivamente e tratar com isonomia atividades profissionais distintas é desconsiderar o todo e contribuir para aumentar a insegurança de milhões de outros motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas.

O motorista profissional precisa e merece avaliação da sua saúde com regularidade. Isso enobrece seu trabalho e traz tranquilidade ao Sistema Nacional de Trânsito.

Por essas razões, solicitamos o apoio dos ilustres Senadores para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI

**EMENDA DE REDAÇÃO Nº DE 2020**

(ao Projeto de Lei 3267, de 2019)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, e dá  
outras providências.

Dê-se as seguintes redações aos artigos 121º, 131º e 159º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterados pelo Projeto de Lei 3267, de 2019, em seu art. 1º:

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

**“Art 121º** Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), em meio físico e digital, de acordo com os modelos e com as especificações estabelecidos pelo Contran, com as características e as condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

.....” (NR)

**“Art 131º** O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de registro de Veículo, em meio físico e digital, de acordo com o modelo e com as especificações estabelecidos pelo Contran.

.....” (NR)

**“Art 159º** A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e digital, em modelo único e de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e número de inscrição no Cadastro de Pessoas

Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A redação do texto aprovado na Câmara dos Deputados é imprecisa, e abre margem a interpretação falha que o condutor ou proprietário poderão renunciar à posse do documento físico em prol do documento digital. Quando na verdade, a escolha do tipo de documento, físico ou digital, por parte do condutor ou proprietário deve acontecer apenas no seu porte.

A despeito de a Lei nº 12.682, de 9 de julho de 2012 tratar dos documentos digitalizados, com eficácia jurídica e fé pública equivalente àqueles expedidos em meio físico, a Lei trata dos documentos digitalizados expedidos em meio físico e transformados em documentos digitais.

Talvez até seja possível uma lei ordinária dispor sobre documentos produzidos sem base física (totalmente digitais), mas desde que atendidos os requisitos de autenticidade e integridade, na forma da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001<sup>1</sup>, que institui a Infraestrutura de Chaves Pública Brasileira (ICP-Brasil). A adoção de tais requisitos majoraria os custos da emissão dos documentos de forma significativa

O fato é que não se pode confundir posse com porte. Documentos de habilitação com finalidade de identificação civil e de posse de bens são nato físicos com os seus correspondentes digitais, para fins de porte. Não existe exemplos internacionais que trabalhem com documentos de habilitação exclusivamente digital sem o correspondente físico, por questões jurídicas, de segurança e operacionais intransponíveis.

É exatamente pela presença de diversos dispositivos problemáticos como o que agora se intenta remediar que tenho me posicionado publicamente pela inoportunidade da tramitação do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019. O processo legislativo regular é o caminho mais adequado para se

---

<sup>1</sup> Em vigor, sem prazo definido, por ter sido atingida pelo art. 2º da Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001.



garantir a qualidade da norma resultante

Pelas razões expostas, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

**Senador Jean Paul Prates (PT/RN)**

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 267 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“**Art. 267.** Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não tendo o infrator cometido nenhuma outra infração nos últimos doze meses.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação vigente do art. 267 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que “poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa”.

Ao substituir a palavra “poderá” por “deverá” e retirar, ao final do dispositivo legal, a necessidade de verificação do prontuário do condutor, o texto aprovado obrigará a que **todas** as infrações de natureza leve ou média cometidas pela primeira vez em um mesmo período de doze meses sejam apenas alvo de advertência por escrito, em vez da multa. Por exemplo, o condutor pode estacionar em uma parada de ônibus, transitar em local e horário proibido, buzinar em frente a um hospital, dirigir o veículo com farol queimado ou usar fones de ouvido enquanto dirige, se não tiver cometido exatamente a mesma infração nos doze meses anteriores, com a certeza da impunidade.

Tal medida, se posta em prática, criará excessivo ônus aos órgãos de trânsito e inverterá a prioridade do Sistema Nacional de Trânsito – a garantia da segurança viária –, já que muitas pessoas deixarão de ser punidas pelos seus atos, ainda que sejam infratoras contumazes.

Dessa forma, considero como medida educativa que a advertência por escrito seja aplicada apenas quando do cometimento da

primeira infração em um período de doze meses, se não for de natureza grave ou gravíssima.

Por acreditar que a medida contribuirá para um trânsito mais seguro, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se o parágrafo único do art. 211, inserido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, inserindo-se um novo artigo 211-A, e alterando-se, no Anexo I da mesma lei, o seguinte conceito:

“**Art. 211-A.** Passar motocicleta, motoneta ou ciclomotor entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento:

I – entre duas faixas de sentidos contrários de tráfego;

II – entre faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda e a faixa adjacente a ela:

infração – grave;

penalidade – multa;

III - entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente;

IV – de forma incompatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos:

infração – gravíssima;

penalidade – multa;

V – por espaço entre faixas de mesmo sentido em que não seja permitida a passagem, de acordo com o disposto no art. 56-A:

infração – média;

penalidade – multa.”

“**PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO** - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, sem mudança de faixa, ou, no caso dos ciclos, entre veículos de faixas adjacentes que estejam trafegando no mesmo sentido.”

## JUSTIFICAÇÃO

Pretende-se inserir novo dispositivo na lei para explicar que a infração prevista no caput do art. 211, que se refere à **ultrapassagem** de veículos “em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados”, não se aplica à **passagem** “de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento”, ora admitida por meio da inclusão de novo art. 56-A ao CTB.

O Anexo do Código de Trânsito define **passagem** como “movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via” e **ultrapassagem** como “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”.

Portanto, havendo diferença conceitual não haveria razão por que incluir a explicação contida no parágrafo único, pois seria óbvio que, se a infração tipificada se refere à ultrapassagem, havendo passagem, o condutor não pode ser considerado infrator. Assim, é necessário tipificar de forma precisa as infrações relativas ao descumprimento das disposições do art. 56-A, de acordo com seu nível de gravidade.

Julgamos também útil acrescentar, no conceito de passagem por outro veículo, a possibilidade criada pelo art. 56-A, que é a passagem de entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres colegas para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se o §5º do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, incluído pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Substitutivo ao PL nº 3.267, de 2019, apresentado pela Câmara dos Deputados, incluiu, no art. 12 da Lei, parágrafo para expressar que “norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de acidentes de trânsito”.

Em primeiro lugar, o inciso XI do mencionado artigo já dispõe que o Contran tem competência para “aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito”.

Em segundo lugar, a expressão “técnicas de estímulos comportamentais” é extremamente genérica e não possui parâmetros legais.

Por essas razões, solicitamos apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Substitua-se, na redação proposta para os arts. 22 e 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterados pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, a expressão “escolinhas de trânsito” por “Escolas Públicas de Trânsito”.

**JUSTIFICAÇÃO**

Trata-se de emenda de redação para corrigir falha de técnica legislativa no texto enviado pela Câmara dos Deputados.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) emprega, no art. 74, a expressão “Escolas Públicas de Trânsito” para se referir às instituições destinadas à educação para o trânsito, incluídas aí as destinadas a crianças e adolescentes.

Visto que a expressão original não será alterada, e Projeto de Lei em análise claramente trata do mesmo tipo de instituição, deve-se seguir o texto vigente. Afinal, o art. 11, II, *b*, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis”, exige “expressar a ideia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras”, de modo a salvaguardar a precisão do texto legal.

Conto com o apoio de todos para corrigir este lapso.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 56-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

**Art. 56-A.** É admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via quando o fluxo de veículos estiver parado ou com velocidade inferior a 20 km/h, conforme regulamentação do Contran:

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação proposta para o *caput* do art. 56-A faculta a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via desde que o fluxo de veículos esteja parado ou lento.

Entretanto, a interpretação do que seria fluxo lento é vaga e não tem previsão legal, dificultando o cumprimento da regra e consequentemente a sua fiscalização.

Para tornar a regra objetiva, proponho definir em 20 km/h a velocidade em que o fluxo deve ser considerado lento.

Certo de que a essa correção no texto facilitará o cumprimento da norma, conto com o vosso apoio para a aprovação da emenda proposta.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA



Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Insira-se o seguinte § 12 no art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

§ 12. O Contran regulamentará a forma de comprovação do efetivo exercício de atividade remunerada ao volante para os fins do disposto no § 5º deste artigo.

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação do § 5º do art. 267 do Código de Trânsito Brasileiro proposta pelo Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, traz critérios menos rigorosos para suspensão da habilitação de condutores que exercem atividade remunerada em relação aos demais condutores.

Atualmente, a condição de “exercer atividade remunerada” é atestada, tão somente, por declaração do interessado no momento da obtenção ou da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Com a facilidade criada, estima-se que haverá um aumento de pessoas que se declararão nessa condição, apenas para ter o direito de cometer mais infrações sem que tenha a sua habilitação suspensa.

Ademais, com o aumento de prazo de renovação da CNH, que pode ser que no período entre as renovações, o exercício da atividade remunerada não seja ininterrupto, situação que deve ser regulamentada pelo Contran.

Dessa forma, há a necessidade de uma limitação mais rigorosa para comprovação da atividade remunerada.

Certo de que a medida contribuir para aumentar a segurança do trânsito, conto com a aprovação dos nobres Senadores para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Suprimam-se o inciso XII do *caput* do art. 20, o inciso XV do *caput* do art. 21, o parágrafo único do art. 22 e inciso XXII do *caput* do art. 24, e a alteração proposta ao § 10 do art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

De acordo com a redação vigente do Código de Trânsito Brasileiro, compete somente aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

O texto do PL nº 3.267, de 2019, aprovado na Câmara dos Deputados, muda essa sistemática de modo que também a Polícia Rodoviária Federal, os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, Estados, Distrito Federal e Municípios e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Município apliquem essa penalidade.

Essa mudança tem o potencial de causar sérios transtornos ao Sistema Nacional de Trânsito. Na forma da redação aprovada na Câmara dos Deputados, teremos inúmeros problemas de aplicabilidade da norma, como várias suspensões aplicadas por órgãos diferentes, sem controle sistêmico e com dificuldades de cumprimento da pena imposta, mormente quanto a sanção for aplicada a condutores residentes em outros Estados. A suspensão por infração específica tenderá a ser letra morta na lei.

Dessa forma, considero imprescindível que continue sendo competência somente dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por se tratar da retirada temporária de uma licença concedida justamente por esses órgãos.

Certo da adequação da medida, conto com o apoio dos nobres Senadores para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo o art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“**Art. 218.** .....

.....

III - .....,.....”

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Medida administrativa –recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda de redação tem por objetivo corrigir lapso do texto da Câmara dos Deputados, que aprovou, para a infração de excesso de velocidade superior a 50% da permitida na via, a penalidade de suspensão do direito de dirigir (em substituição à “suspensão **imediata** do direito de dirigir” em vigor, que cercearia o direito de defesa do suposto infrator).

Logicamente, uma vez encerrados os recursos à disposição do condutor e aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir, é necessário recolher seu documento de habilitação, o que deve ser previsto como medida administrativa, tal como ocorre em todas as infrações que ensejam suspensão do direito de dirigir.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA



**SENADO FEDERAL**  
**Senadora Mara Gabrilli**

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Inclua-se o seguinte § 6º no art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

§ 6º O credenciamento de entidades de que trata o *caput* para a realização do exame a que se refere o inciso I do art. 147 será realizado pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa a tornar explícito na legislação de trânsito que compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito o credenciamento de entidades que realizam o exame de aptidão física e mental.

A despeito de haver resolução do Conselho Nacional de Trânsito regulamentando o assunto e imputando aos órgãos executivos de trânsito o credenciamento dessas entidades, é oportuno que essa determinação esteja explícita no Código de Trânsito Brasileiro.

Certa da oportunidade da medida, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI

**EMENDA Nº       - PLEN**  
(ao PL 3267, de 2019)

Acrescenta-se onde couber, no PL nº 3267, de 2019,

art. XX – Na metade do prazo estabelecido por esse projeto todos os condutores deverão apresentar perante os órgãos credenciados exame de vista, avaliação psicológica e de sanidade física e mental.

**JUSTIFICAÇÃO**

Com a extensão dos prazos de renovação é importante destacar a necessidade da saúde física e mental do condutor, por essa razão apresento a essa medida e conclamo o apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao art. 267 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“Art. 267. Deverá ser imposta, em substituição à multa, a penalidade de advertência por escrito à primeira infração de natureza leve ou média cometida nos últimos de doze meses.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A redação proposta para o art. 267 do CTB beneficia o infrator contumaz, isentando-lhe do pagamento de multas por infrações médias e leves, desde que sejam distintas.

É evidente que, da forma como está redigido, o dispositivo permite ao transgressor uma verdadeira coleção de advertências, o que privilegia a impunidade no trânsito.

Por meio desta emenda, propomos a alteração da redação do dispositivo de modo que a penalidade de advertência, em substituição à multa, somente possa ser aplicada uma única vez no período de doze meses.

Para corrigir esse grave desacerto é que solicitamos o apoio dos nobres senadores para a aprovação desta emenda.



Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES (PT/RN)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se a alteração ao art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposta pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

**JUSTIFICAÇÃO**

O artigo 106 do CTB, alterado pelo PL nº 3.267, de 2019, retira a necessidade de autorização prévia do Comando do Exército para a realização de blindagem de veículos.

Tal medida é contrária à segurança pública e à segurança viária, não sendo possível vislumbrar nenhum benefício para a sociedade a partir da alteração da regra vigente.

Por essa razão, esperamos que esta emenda venha a contar com o apoio dos nobres colegas para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES (PT/RN)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3267, de 2019)

Suprima-se o parágrafo único do art. 165-B inserido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019:

**JUSTIFICAÇÃO**

O parágrafo único do art. 165-B do PL nº 3.267, de 2019 impõe rigor excessivo sobre o motorista profissional que não comprovar a realização de exame toxicológico periódico ao renovar sua habilitação.

Não carece aplicar penalidade tão alta ao motorista que não comprovar a realização do exame, como se tal conduta fosse sempre precedida de dolo. Nessa hipótese, basta não emitir ou renovar a habilitação do condutor.

Por esse motivo, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



**EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Suprima-se a modificação que o Projeto pretende fazer no art. 138 do CTB, mantendo-se sua atual redação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, não podem ser condutores de veículos escolares quem tiver cometido uma infração grave / gravíssima ou for reincidente em infrações médias nos últimos 12 meses. O Projeto, na forma como aprovado na Câmara, restringiu apenas para gravíssimas, o que é um retrocesso enorme na saúde e na segurança do trânsito, sobretudo para as crianças e adolescentes.

Não podemos coadunar esse absurdo. Por mais que os condutores de veículos escolares estejam, sim, mais expostos às infrações - afinal, são motoristas profissionais -, não podemos tolerar que nossas crianças e adolescentes fiquem à mercê de motoristas imprudentes, negligentes e imperitos. Se o Parlamento legitimar esse tipo de comportamento, estará enviando um sonoro e retumbante aviso aos cidadãos: a vida das nossas crianças, nosso verdadeiro futuro e tesouro, não importa..

Com isso, contamos com o apoio dos nobres Pares para evitar mais esse retrocesso.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)



**EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Suprima-se a inserção do parágrafo único ao art. 106 do CTB.

**JUSTIFICAÇÃO**

A inserção de um parágrafo único no art. 106 do CTB retira do Comando do Exército e dos órgãos de segurança pública a supervisão sobre o processo de blindagem de veículos. A questão que aqui surge é a seguinte: a quem caberá a supervisão? Não há previsão mais adequada do que a presentemente em vigor. A referida atribuição de supervisão vem sendo exercida com rigor e excelência pelo Comando do Exército e pelos órgãos de segurança pública; somos, por conseguinte, pela sua manutenção.

Contamos, pois, com o apoio dos nobres Pares para evitar tal retrocesso.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)



EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Suprima-se a modificação que o Projeto pretende fazer no art. 218 do CTB, mantendo-se sua atual redação.

**JUSTIFICAÇÃO**

O PL pretende que, mesmo quando o motorista seja flagrado dirigindo em velocidade superior à máxima em mais de 50%, não tenha seu direito de dirigir imediatamente suspenso e nem seu documento de habilitação apreendido, o que é um retrocesso enorme para a saúde e a segurança no trânsito!

Não podemos coadunar esse absurdo. Ora, ninguém razoável dirige a mais de 50% da velocidade limite da via! Se o Parlamento legitimar esse tipo de comportamento, estará enviando um sonoro e retumbante aviso aos cidadãos: a impunidade por “correrem mais”.

Aliás, em maio de 2020, o Egrégio STF firmou a constitucionalidade da suspensão imediata e da apreensão do documento. Fala-se aqui da ADI 3591, em que se assentou o seguinte entendimento:

Por maioria, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) julgou constitucional trecho do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que prevê a suspensão imediata do direito de dirigir e a apreensão do documento de habilitação do motorista flagrado em velocidade superior em mais de 50% da máxima permitida para a via. A decisão se deu no julgamento, em sessão virtual, da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 3951, ajuizada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

As medidas foram incluídas no artigo 218, inciso III, do CTB pela Lei 11.334/2006.

Gravíssimo risco

**Prevaleceu, no julgamento, o voto do ministro Edson Fachin de que as medidas têm evidente natureza acautelatória. Tratam-se, a seu ver, de providências administrativas que visam assegurar a eficiência da fiscalização de trânsito em casos de flagrante de prática de ato**

classificado como de gravíssimo risco para a segurança pública. “Não se trata de aplicação sumária de penas administrativas, portanto. Não verifico, assim, violação dos princípios do contraditório e da ampla defesa”, disse.

Coletividade

Para o ministro Alexandre de Moraes, a metodologia empregada pela norma, que adia o contraditório nessa hipótese excepcionalíssima, está amparada no dever de proteção à vida da coletividade, para o qual a segurança no trânsito se coloca como umas das questões de maior importância, pois o excesso de velocidade é uma das maiores causas de acidentes.

Para ele, o CTB é uma bem-sucedida política pública, que tende a diminuir um grave problema das rodovias brasileiras. “Diante da gravidade da conduta, afigura-se razoável que a atuação preventiva/cautelar do Estado não seja dependente da instauração de um contraditório prévio, na medida em que, além do direito do infrator ao devido processo legal, também se coloca em jogo a vida e a saúde de toda a coletividade”, salientou.

Contraditório

O relator, ministro Marco Aurélio, ficou vencido. Ele votou pela procedência da ação, com o entendimento de que a modificação contraria o direito ao contraditório e à ampla defesa no processo administrativo. A seu ver, a flagrância, por si só, não autoriza a antecipação da pena administrativa, e a retenção arbitrária do documento de habilitação não é legítima enquanto não for analisada a consistência do auto de infração.

Por maioria, o Plenário declarou a constitucionalidade das expressões “imediate” e “apreensão do documento de habilitação”, presentes no artigo 218, inciso III, do CTB.

Se inclusive a Corte Suprema chancelou a legislação, não há por que o Parlamento revogá-la. Com isso, contamos com o apoio dos nobres Pares para evitar mais esse retrocesso.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)



**EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Suprima-se a modificação que o Projeto pretende fazer no *caput* do art. 148-A do CTB, mantendo-se sua atual redação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A modificação proposta no *caput* do art. 148-A altera a necessidade de “submeter-se” a exames toxicológicos, por “comprovar resultado negativo nesses exames”. O condutor terá, portanto, livre escolha onde realizar seu exame, não sendo obrigado a fazer o teste em lugares credenciados pelo poder público para essa finalidade específica. Nesse sentido, entendemos que a realização de exames em locais credenciados pelo poder público deve ser mantida, pois permite maior controle e supervisão quanto à realização dos exames toxicológicos, os quais têm clara relação direta com a segurança no trânsito.

Contamos com o apoio dos nobres Pares para evitar esse retrocesso.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)





**EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Suprima-se a modificação que o Projeto pretende fazer no art. 138 do CTB, mantendo-se sua atual redação.

**JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, não podem ser condutores de veículos escolares quem tiver cometido uma infração grave / gravíssima ou for reincidente em infrações médias nos últimos 12 meses. O Projeto, na forma como aprovado na Câmara, restringiu apenas para gravíssimas, o que é um retrocesso enorme na saúde e na segurança do trânsito, sobretudo para as crianças e adolescentes.

Não podemos coadunar esse absurdo. Por mais que os condutores de veículos escolares estejam, sim, mais expostos às infrações - afinal, são motoristas profissionais -, não podemos tolerar que nossas crianças e adolescentes fiquem à mercê de motoristas imprudentes, negligentes e imperitos. Se o Parlamento legitimar esse tipo de comportamento, estará enviando um sonoro e retumbante aviso aos cidadãos: a vida das nossas crianças, nosso verdadeiro futuro e tesouro, não importa..

Com isso, contamos com o apoio dos nobres Pares para evitar mais esse retrocesso.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)



**EMENDA \_\_\_\_\_ AO PROJETO DE LEI Nº 3.267 DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Dê-se, ao inciso I do art. 244 do CTB, a seguinte redação:

“Art. 244. ....  
I – sem usar capacete de segurança e vestuário de acordo com as normas e as especificações aprovadas pelo Contran; .....  
.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Uma interpretação literal da redação proposta no Projeto sugeriria que, se a pessoa estiver sem o capacete, mas com a roupa adequada, não restaria configurada a infração. Certamente, essa não é a tônica que o legislador quis empregar à Lei, de modo que é necessário o pequeno ajuste redacional, para evitar quaisquer dúvidas, de trocar a conjunção alternativa “ou” pela aditiva “e”.

Com isso, contamos com o apoio dos nobres Pares para corrigir essa pequena distorção.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

**Randolfe Rodrigues**  
Senador (REDE/AP)



**PL 3267/2019**  
**00101**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **CARLOS VIANA**

Minuta

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo o art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I – a cada cinco anos, para os condutores habilitados nas categorias C, D e E, e para os condutores das demais categorias que exerçam atividade remunerada;

II – a cada dez anos, para os demais condutores;

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda tem por objetivo restringir a extensão da validade do exame de aptidão física e mental dos condutores aos condutores profissionais.

Concordamos com a ideia de alargar os prazos dos exames de modo a desburocratizar e baratear o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação para aqueles que necessitam do documento por uma questão de justiça, mas os condutores profissionais, na nossa avaliação, devem ter mantido o processo atual, cuja periodicidade consideramos razoável.

Certos de estarmos contribuindo para um trânsito melhor, solicitamos o apoio dos ilustres Senadores para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA