

17/03/2021

ENC: Manifestação sobre os vetos ao o ... - Jacqueline de Souza Alves da Silva

ENC: Manifestação sobre os vetos ao o caput do Artigo 147 e ao Parágrafo Único do Artigo 268 do PL 3.267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - Veto nº 52/2020

Marcelo de Almeida Frota

qua 17/03/2021 13:49

Para: Jacqueline de Souza Alves da Silva <JACQUES@senado.leg.br>;

 3 anexos

Oficio_0256569.html; Anexo_0253107_Veto_n_52_2020.pdf;

Nota_0256555_Nota_CFP_e_ABRAPSIT_sobre_o_Veto_Presidencial_Lei_CBT_30_10_2020.pdf;

-----Mensagem original-----

De: Sen. Rodrigo Pacheco

Enviada em: quarta-feira, 17 de março de 2021 12:40

Para: Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>

Assunto: ENC: Manifestação sobre os vetos ao o caput do Artigo 147 e ao Parágrafo Único do Artigo 268 do PL 3.267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - Veto nº 52/2020

-----Mensagem original-----

De: CFP/Assessoria Parlamentar [<mailto:aspar@cfp.org.br>] Enviada em: terça-feira, 16 de março de 2021 19:20

Para: Sen. Rodrigo Pacheco <sen.rodrigopacheco@senado.leg.br>; aspar@cfp.org.br

Assunto: Manifestação sobre os vetos ao o caput do Artigo 147 e ao Parágrafo Único do Artigo 268 do PL 3.267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - Veto nº 52/2020

Prezado(a) Senhor(a),

Encaminhamos o Ofício nº 1135/2020/ASPAR/CG-CFP - Assunto: Manifestação sobre os vetos ao o caput do Artigo 147 e ao Parágrafo Único do Artigo 268 do PL 3.267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - Veto nº 52/2020

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 576600034.000060/2020-68.

Por gentileza, solicitamos confirmação de recebimento e colocamo-nos à disposição para dirimir eventuais dúvidas e para quaisquer outras informações.

Atenciosamente,

Cleonice Maria Campos Dorneles

Assessoria Parlamentar

Coordenação-Geral

Conselho Federal de Psicologia

www.cfp.org.br | aspar@cfp.org.br

+55 (61) 2109-0103 (61) 99184.7705



CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA

SAF Sul Quadra 2 Lote 2 Bloco B Sala 104 Térreo, Ed. Via Office - Zona Cívica Administrativa - Bairro Asa Sul, Brasília/DF, CEP 70070-600
Telefone: - <http://www.cfp.org.br>

Ofício nº 1135/2020/ASPAR/CG-CFP

A Sua Excelência o Senhor

Senador Rodrigo Pacheco

Líder do DEM

Senado Federal Anexo 2 Ala Teotônio Vilela Gabinete 24

CEP 70165-900- Brasília-DF

Por e-mail: sen.rodrigopacheco@senado.leg.br

Assunto: Manifestação sobre os vetos ao o caput do Artigo 147 e ao Parágrafo Único do Artigo 268 do PL 3.267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - Veto nº 52/2020

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 576600034.000060/2020-68.

Senhor Senador,

1. Ao cumprimentar Vossa Excelência, o Conselho Federal de Psicologia (CFP), autarquia federal instituída pela Lei 5.766/1971, destinada a orientar, disciplinar e fiscalizar o exercício da profissão de Psicologia, e a Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPSIT), entidade científica, sem fins lucrativos, com objetivo de congregar psicólogos, pesquisadores e especialistas para promover o desenvolvimento técnico científico do exercício profissional na área de saúde e segurança no tráfego, circulação e mobilidade humana em todos os modais: terrestre, aéreo, marítimo e aquaviário, vêm manifestar a preocupação com os vetos ao PL 3267/2019, na sanção da Lei nº 14.071/2020, que altera a Lei 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado por ampla maioria do Congresso Nacional.
2. O CFP possui mais de 320 mil profissionais atuantes, tendo a Psicologia do Trânsito como uma das três maiores práticas registradas. A ABRAPSIT representa os psicólogos que atuam diretamente no trânsito em todo o país, visando promover o desenvolvimento técnico científico do exercício profissional na área de mobilidade humana, promoção da saúde, prevenção de acidentes e segurança viária. Tem em sua linha de ação a preocupação com a vida e a responsabilidade na construção de um trânsito mais seguro.
3. Desse modo, o CFP e a ABRAPSIT, preocupados com a repercussão do PL 3267/2019, que altera a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de autoria do Poder Executivo, manifestaram-se em defesa da saúde e da preservação da vida.
4. Durante a tramitação do PL 3267/2019, representantes de nossas entidades visitaram todos os membros da Comissão Especial na Câmara dos Deputados, todos Líderes partidários no Congresso Nacional, onde entregaram materiais técnicos e científicos, elaborados sobre a temática, por especialistas de todo o país. Participamos, inclusive, a convite da Comissão Especial, de audiência pública na defesa da perícia psicológica e da importância das avaliações psicológicas, como forma de prevenção de acidentes e promoção da saúde.
5. A Comissão Especial produziu um relatório que alterou significativamente o PL original, onde pôde ser verificado o esforço parlamentar com o avanço da proposta inicial. Este esforço também

foi seguido nos debates no Senado Federal. A proposição foi democraticamente aprovada, por ampla maioria da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e seguiu para a sanção presidencial, em 23 de setembro de 2020.

6. Contudo, em 13 de outubro de 2020, foi sancionada a Lei 14.071/2020, com vetos das propostas produzidas com a escuta dos técnicos e especialistas sobre a matéria. Nestes vetos, ressaltamos, o caput do Artigo 147 e o Parágrafo Único do Artigo 268. Consequentemente, retirando a exigência da especialidade em psicologia do trânsito e em medicina de trânsito, assim como, a realização da avaliação psicológica ao infrator contumaz como forma preventiva ao retorno segura à condução veicular.

7. Desta forma, em defesa da promoção da saúde, da prevenção de acidentes no ambiente do trânsito, visando, como missão maior, a preservação da vida e a mitigação do sofrimento humano, o CFP e a ABRAPSIT se posicionam contrários aos referidos vetos.

8. O Código de Trânsito Brasileiro-CTB surgiu com o clamor social de uma nova legislação que refreasse os altos índices de acidentalidade. Passados duas décadas, o aumento vertiginoso da frota, novas tecnologias e gerações mais ansiosas, as legislações e normatizações vigentes seguiram na perspectiva de redução da violência e promoção da saúde no trânsito.

9. Considerando o alto custo gerado pelos acidentes de trânsito e seus desdobramentos que afetam o estado, os cidadãos e as estruturas familiares de toda a sociedade. Os estudos indicam que as lesões ocorridas no trânsito causam consideráveis perdas econômicas, seja para o Estado, os cidadãos, suas famílias e a sociedade em geral. Essas perdas são decorrentes dos custos com tratamentos de saúde, com benefícios, com a redução de produtividade, com o impacto na saúde e renda familiar, além dos danos psíquicos e dos custos emocionais e materiais decorrentes dos acidentes. Assim, pelos levantamentos da ONU/OMS, os acidentes de trânsito custam aos países entre 3% a 5% do seu produto interno bruto (PIB).

10. No Brasil, atualmente, morre uma pessoa a cada 12 minutos vítima de acidente de trânsito. Estes desastres ocasionaram mais de 1,35 milhão de feridos nos últimos anos. As pesquisas apontam que 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentados de trânsito. Os acidentes de trânsito representam a 2ª causa de morte não natural no Brasil, sendo que em oito dos seus Estados desponta com trágica liderança. Considerando que os dados são subnotificados, a amplitude do impacto que o trânsito causa às contas públicas são enormes.

11. Observando as necessidades de reformas e estruturação financeira do país, que estamos vivenciando diariamente, inclusive, mais especificamente, as propostas em análise do Congresso Nacional, causa surpresa se pensar em onerar o estado em contraponto a uma política de economia, transparência, prevenção e cuidado com a qualidade de vida do cidadão. Um estudo atento pode revelar a abrangência dos impactos financeiros decorrentes destes acidentes trágicos, apenas citando alguns exemplos, temos: atendimento médico-hospitalar, danos à infraestrutura, perda de cargas, seguros de veículos, aposentadorias, benefícios e auxílios doenças do INSS, custos de locomoção e remoção de acidentados, absenteísmo do trabalhador por doença, perda do investimento no cidadão por óbito ou invalidez em idade produtiva, impactos nas estruturas familiares, sequelas psicológicas e emocionais em todos os envolvidos e familiares que aumentam o índice de suicídios, agressões, depressões, fugas escolares, envolvimento com drogas, entre tantos outros impactos.

12. Portanto, considerando a morbimortalidade decorrente dos acidentes de trânsito e as pesquisas que apontam que mais de 90% (noventa por cento) desses eventos são causados por falhas humanas, ciente de que a avaliação psicológica para condutores de veículos automotores é um ato pericial estabelecido pelas normas regulamentares da profissão que minimizará a ocorrência desses eventos e, como entidades científicas e integrantes da Câmara Temática de Educação e Saúde-CTES do CONTRAN, **nos posicionamos a favor da manutenção do texto aprovado pelo Congresso Nacional e contra os vetos ao artigo 147 e ao parágrafo único do artigo 268, e na defesa da importância da avaliação psicológica para a saúde no trânsito.**

13. Na expectativa de acolhimento dessa manifestação, solicitamos o apoio de V. Exª e nos colocamos à disposição para mais informações pelos e-mails:

aspar@cpf.org.br, abrapsit.brasil@gmail.com e abrapsit@gmail.com.

Anexos: I - Veto nº 52/2020 (SEI 0253107).
II - Nota "Perícia psicológica por profissionais especialistas e para prevenir acidentes em comportamentos de riscos" (SEI [0256555](#))

Atenciosamente,

Ana Sandra Fernandes Arcoverde Nóbrega
Conselheira Presidente
Conselho Federal de Psicologia



Documento assinado eletronicamente por **Ana Sandra Fernandes Arcoverde, Conselheira Presidente**, em 03/11/2020, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.cfp.org.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0256569** e o código CRC **DB8AA5F1**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 576600034.000060/2020-68

SEI nº 0256569



CONGRESSO NACIONAL

VETO Nº 52, DE 2020

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que "Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências".

Mensagem nº 588 de 2020, na origem
DOU de 14/10/2020

Recebido o veto no Senado Federal: 14/10/2020
Sobrestando a pauta a partir de: 13/11/2020

DOCUMENTOS:

- [Mensagem](#)
- [Autógrafo da matéria vetada](#)

PUBLICAÇÃO: DCN de 15/10/2020



[Página da matéria](#)

DISPOSITIVOS VETADOS

- "caput" do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 1º do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 2º do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 3º do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 4º do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 5º do art. 56A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- § 1º do art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- "caput" do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- parágrafo único do art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- art. 233A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- inciso XII do "caput" do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- parágrafo único do art. 268 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 1º do projeto
- art. 5º

MENSAGEM Nº 588

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público e inconstitucionalidade, o Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências”.

Ouvido, o Ministério da Infraestrutura manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

§ 1º do art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do projeto de lei

“§ 1º A autorização de que trata o **caput** deste artigo será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.”

Razões do veto

“A propositura legislativa prevê que a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para todo veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.

Entretanto, e embora se reconheça o mérito da proposta, a medida tem o potencial de inviabilizar as atividades do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, tendo em vista que sob o atual regramento, o qual disciplina apenas a emissão da AET para veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, foram emitidas pela autarquia, em 2019, 275.000 (duzentas e setenta e cinco mil) autorizações, e com o novo regramento, estima-se que serão emitidas 3.100.000 (três milhões e cem mil) AET por ano, o que equivaleria o aumento de 11.272% no número de autorizações concedidas pelo órgão.

Assim, apesar da boa intenção do legislador, o dispositivo do projeto de lei contraria o interesse público ao promover um acréscimo de demanda desproporcional às atividades atualmente desempenhadas pelo DNIT, em aumento da burocracia e do período de atendimento dos requerimentos de autorização, implicando em grande prejuízo para o transporte de cargas em território nacional, além do grande impacto econômico.”

Parágrafo único do art. 268 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º do projeto de lei

“Parágrafo único. Além do curso de reciclagem previsto no **caput** deste artigo, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V do **caput** deste artigo.”

Razões do veto

“A propositura legislativa determina a realização de avaliação psicológica ao condutor que se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial (inciso III); condenado judicialmente por delito de trânsito (inciso IV); ou, a qualquer tempo, colocar em risco a segurança do trânsito (inciso V).

Entretanto, e em que pese o mérito da proposta, a inclusão do inciso V do art. 268 no rol contraria o interesse público por gerar insegurança jurídica ao encerrar norma restritiva de direito aberta e que comporta interpretação, de forma que não se mostra razoável a imposição de avaliação psicológica ao condutor.

Ademais, deve ser observado que o dispositivo trata a avaliação psicológica como uma punição, pois o condutor é obrigado a se submeter à ela, mas não a obter determinado resultado no exame. Contudo, a avaliação psicológica, pela sua natureza e considerando o disposto no art. 256 do CTB, não é uma medida punitiva.”

O Ministério da Infraestrutura, juntamente com o Ministério da Economia acrescentou veto ao dispositivo a seguir transcrito:

Caput do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterado pelo art. 1º e art. 5º do projeto de lei

“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 tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:”

“Art. 5º Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem aos requisitos previstos no **caput** do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de 3 (três) anos até que obtenham a titulação exigida.”

Razões dos vetos

“A propositura legislativa estabelece que 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 tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran.

Entretanto, a medida contraria o interesse público, tendo em vista que não se mostra adequada a previsão de restringir a realização dos exames de aptidão física e mental aos médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, pois não é crível que os profissionais que não dispõem dessa titulação não possuam prática necessária para a realização de tais exames.

Ademais, tal medida ao impor restrições ao exercício de determinada profissão ofende o direito fundamental previsto no art. 5º, XIII, da Constituição da República,

quando atinge seu núcleo essencial (v. g. RE 511.961, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJe de 13/11/2009)."

A Casa Civil da Presidência da República opinou pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 233-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º do projeto de lei

"Art. 233-A. Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código:

Infração – leve;

Penalidade – multa."

Razões do veto

"A propositura legislativa estabelece como infração administrativa passível de multa aplicável ao antigo proprietário (vendedor), caso este deixe de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias, conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Entretanto, e embora a boa intenção do legislador, a medida contraria o interesse público ao criar um tipo administrativo próprio com dupla apenação para o mesmo fato ao vendedor, uma vez que o art. 134 já prevê a penalidade de responsabilização solidária da multa imposta ao comprador, prevista no art. 123 combinada com o art.233, caso ele não informe o novo titular do veículo.

Ademais, não é viável que o antigo proprietário faça acompanhamento diário com o intuito de constatar se houve ou não a transferência, de responsabilidade do comprador, já que muitas vezes o vendedor se quer tem contato com o novo proprietário, além de ser ônus para o vendedor, tendo em vista que a solidariedade no pagamento da multa já é suficiente para estimulá-lo a cumprir sua obrigação."

Art. 56-A, parágrafo único do art. 211 e inciso XII do art. 244, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inseridos pelo art. 1º do projeto de lei

“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 lento, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º Se houver mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 2º Se houver faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.

§ 5º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o **caput** deste artigo, junto aos semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.”

“Parágrafo único. A infração definida no **caput** deste artigo não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A deste Código.”

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

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

Razões dos vetos

“Em que pese a boa intenção do legislador, os dispositivos restringem a mobilidade e geram insegurança jurídica ao admitirem a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via somente quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme

regulamentação do Contran. Atualmente, há ampla possibilidade de circulação entre os veículos e a proposta reduz a mobilidade das motocicletas, motonetas e ciclomotores que é o diferencial desses veículos que colabora, inclusive, na redução dos congestionamentos. A dificuldade de definição e aferição do que seja 'fluxo lento' aumenta a insegurança jurídica sendo inviável ao motociclista verificar se está atendendo eventual regulamentação do CONTRAN."

Essas, Senhor Presidente, as razões que me conduziram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 13 de outubro de 2020.

Jair Bolsonaro

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:

Projeto de Lei nº 3.267 de 2019*

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

.....
II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;

III - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;

IV - Ministro de Estado da Educação;

V - Ministro de Estado da Defesa;

VI - Ministro de Estado do Meio Ambiente;

VII - (revogado);

.....
XX - (revogado);

.....
XXII - Ministro de Estado da Saúde;

XXIII - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;

XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores;

XXV - (revogado);

XXVI - Ministro de Estado da Economia; e

XXVII - Ministro de Estado da
Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

.....

§ 4º Os Ministros de Estado deverão
indicar suplente, que será servidor de nível
hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-
Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no
caso do Ministério da Defesa, alternativamente,
Oficial-General.

§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo
executivo de trânsito da União atuar como
Secretário-Executivo do Contran.

§ 6º O quórum de votação e de aprovação
no Contran é o de maioria absoluta.”(NR)

“Art. 10-A. Poderão ser convidados a
participar de reuniões do Contran, sem direito a
voto, representantes de órgãos e entidades
setoriais responsáveis ou impactados pelas
propostas ou matérias em exame.”

“Art. 12.

.....

VIII - estabelecer e normatizar os
procedimentos para o enquadramento das condutas
expressamente referidas neste Código, para a
fiscalização e a aplicação das medidas
administrativas e das penalidades por infrações e

para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

.....

XII - (revogado);

.....

§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I do *caput* deste artigo serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias, antes do exame da matéria pelo Contran.

§ 2º As contribuições recebidas na consulta pública de que trata o § 1º deste artigo ficarão à disposição do público pelo prazo de 2 (dois) anos, contado da data de encerramento da consulta pública.

§ 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 90 (noventa) dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I do *caput*, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada a reedição.

§ 4º Encerrado o prazo previsto no § 3º deste artigo sem o referendo do Contran, a deliberação perderá a sua eficácia, e permanecerão válidos os efeitos dela decorrentes.

§ 5º 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.”(NR)

“Art. 13.

.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no Contran, conforme definido no ato de criação de cada Câmara Temática.

.....” (NR)

“Art. 19.

.....

XXXI - organizar, manter e atualizar o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC).

.....” (NR)

“Art. 20.

.....

III - executar a fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....

XII - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a

aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União.” (NR)

“Art. 21.

.....

XV - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

.....” (NR)

“Art. 22.

.....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar as condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição dos Certificados de Registro de Veículo e de Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....

XVII - criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas

e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

Parágrafo único. As competências descritas no inciso II do *caput* deste artigo relativas ao processo de suspensão de condutores serão exercidas quando:

I - o condutor atingir o limite de pontos estabelecido no inciso I do art. 261 deste Código;

II - a infração previr a penalidade de suspensão do direito de dirigir de forma específica e a autuação tiver sido efetuada pelo próprio órgão executivo estadual de trânsito.” (NR)

“Art. 24.

.....

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas;

.....

XXII - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União;

XXIII - criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas

e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

.....

§ 2º 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.”(NR)

“Art. 25.

§ 1º

§ 2º 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.”(NR)

“Art. 25-A. Os agentes dos órgãos policiais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, a que se referem o inciso IV do *caput* do art. 51 e o inciso XIII do *caput* do art. 52 da Constituição Federal, respectivamente, mediante convênio com o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, poderão lavrar auto de infração de trânsito e remetê-lo ao órgão competente, nos casos em que a infração cometida nas adjacências do Congresso Nacional ou nos locais sob sua responsabilidade comprometer objetivamente

os serviços ou colocar em risco a incolumidade das pessoas ou o patrimônio das respectivas Casas Legislativas.

Parágrafo único. Para atuarem na fiscalização de trânsito, os agentes mencionados no *caput* deste artigo deverão receber treinamento específico para o exercício das atividades, conforme regulamentação do Contran."

"Art. 29.

.....

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

.....

e) as prerrogativas de livre circulação e de parada serão aplicadas somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente;

f) a prerrogativa de livre estacionamento será aplicada somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente;

.....

§ 3º Compete ao Contran regulamentar os dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitente previstos no inciso VII do *caput* deste artigo.

§ 4º Em situações especiais, ato da autoridade máxima federal de segurança pública poderá dispor sobre a aplicação das exceções tratadas no inciso VII do *caput* deste artigo aos veículos oficiais descaracterizados.” (NR)

“Art. 40.

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, por meio da utilização da luz baixa:

a) à noite;

b) mesmo durante o dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

.....

IV - (revogado);

.....

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros, quando circularem em faixas ou pistas a eles destinadas, e as motocicletas, motonetas e ciclomotores deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e à noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna deverão manter acesos os faróis nas rodovias de pista simples situadas fora dos perímetros urbanos, mesmo durante o dia.” (NR)

“Art. 44-A. É livre o movimento de conversão à direita diante de sinal vermelho do semáforo onde houver sinalização indicativa que permita essa conversão, observados os arts. 44, 45 e 70 deste Código.”

“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 lento, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º Se houver mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 2º Se houver faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no § 1º deste artigo.

§ 3º Não será admitida a passagem entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 4º A passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes deve ocorrer em velocidade compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.

§ 5º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas de espera específicas para os veículos de que trata o *caput* deste artigo, junto aos semáforos, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran."

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

Parágrafo único. O Contran disciplinará o uso excepcional de dispositivos de retenção no banco dianteiro do veículo e as especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o *caput* deste artigo."(NR)

"Art. 98.....

§ 1º

§ 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)

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização de que trata o caput deste artigo será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado, que não será superior a 30 (trinta) dias.

.....” (NR)

“Art. 105.

.....

VIII - luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 106.

Parágrafo único. Quando se tratar de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento.” (NR)

"Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), em meio físico e/ou digital, à escolha do proprietário, 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. 129-B. O registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor será realizado nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em observância ao disposto no § 1º do art. 1.361 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais)."

"Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro de Veículo, em meio físico e/ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com o modelo e com as especificações estabelecidos pelo Contran.

.....

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua

comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 5º Após a inclusão das informações de que trata o § 4º deste artigo no Certificado de Licenciamento Anual, o veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.”(NR)

“Art. 134. No caso de transferência de propriedade, expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código sem que o novo proprietário tenha tomado as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, o antigo proprietário deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de 60 (sessenta) dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

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)

“Art. 134-A. O Contran especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos

ao registro, ao licenciamento e ao emplacamento para circulação nas vias”.

“Art. 138.

.....

IV - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos 12 (doze) últimos meses;” (NR)

“Art. 145.

.....

III - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;” (NR)

“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, conforme regulamentação do Contran:

.....

§ 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 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos;

II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos;

III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos.

.....

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos nos incisos I, II e III do § 2º deste artigo poderão ser diminuídos por proposta do perito examinador.

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser analisados objetivamente pelos examinados, limitados aos aspectos técnicos dos procedimentos realizados, conforme regulamentação do Contran, e subsidiarão a fiscalização prevista no § 7º deste artigo.

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e pela avaliação psicológica no mínimo 1 (uma) vez por ano.” (NR)

“Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em

exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....

§ 2º Além da realização do exame previsto no *caput* deste artigo, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do *caput* do art. 147 deste Código.

§ 3º (Revogado).

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran.

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

....." (NR)

"Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e/ou digital, à escolha do condutor, 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 Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....

§ 1º-A O porte do documento de habilitação será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao sistema informatizado para verificar se o condutor está habilitado.

.....

§ 11. (Revogado).

§ 12. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal enviarão por meio eletrônico, com 30 (trinta) dias de antecedência, aviso de vencimento da validade da Carteira Nacional de Habilitação a todos os condutores cadastrados no Renach com endereço na respectiva unidade da Federação." (NR)

"Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, e o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas indicadas em cada artigo deste Capítulo e às punições previstas no Capítulo XIX deste Código.

Parágrafo único. (Revogado)." (NR)

"Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Renach de resultado negativo em novo exame.

Parágrafo único. Incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A deste Código por ocasião da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E."

"Art. 182.

.....

XI - sobre ciclovia ou ciclofaixa:

Infração - grave;

Penalidade - multa." (NR)

"Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória, exceto onde houver sinalização que permita a livre conversão à direita prevista no art. 44-A deste Código:

....." (NR)

"Art. 211.

Parágrafo único. A infração definida no caput deste artigo não se aplica à passagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor na forma prevista no art. 56-A deste Código.” (NR)

“Art. 218.

.....

III -

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir.” (NR)

“Art. 220.

.....

XII -

Infração - grave;

Penalidade - multa;

XIII -

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

.....” (NR)

“Art. 233.

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.” (NR)

“Art. 233-A. Deixar de encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o comprovante de transferência de propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias,

conforme o disposto no art. 134, depois de expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa.”

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança ou vestuário de acordo com as normas e as especificações aprovadas pelo Contran;

.....

IV - (revogado);

V - transportando criança menor de 10 (dez) anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar da própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

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

.....

X - com a utilização de capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do Contran;

XI - transportando passageiro com o capacete de segurança utilizado na forma prevista no inciso X do *caput* deste artigo:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização;

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

Infração - grave;

Penalidade - multa.

....." (NR)

"Art. 250.

I -

.....

b) de dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

c) de dia, no caso de veículos de transporte coletivo de passageiros em circulação em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia, no caso de motocicletas, motonetas e ciclomotores;

e) de dia, em rodovias de pista simples situadas fora dos perímetros urbanos, no caso de veículos desprovidos de luzes de rodagem diurna;

II - (revogado);

....." (NR)

"Art. 257.

.....

§ 7º Quando não for imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá o prazo de 30

(trinta) dias, contado da notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Contran, e, transcorrido o prazo, se não o fizer, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.

....." (NR)

"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 - puníveis de forma específica com suspensão do direito de dirigir." (NR)

"Art. 261.

I - sempre que, conforme a pontuação prevista no art. 259 deste Código, o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a seguinte contagem de pontos:

a) 20 (vinte) pontos, caso constem 2 (duas) ou mais infrações gravíssimas na pontuação;

b) 30 (trinta) pontos, caso conste 1 (uma) infração gravíssima na pontuação;

c) 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação;

.....

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina a quantidade de pontos computados, prevista no inciso I do *caput* ou no § 5º deste artigo, para fins de contagem subsequente.

.....

§ 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o *caput* deste artigo será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previsto na alínea c do inciso I do *caput* deste artigo, independentemente da natureza das infrações cometidas, facultado a ele participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran.

.....

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran.

....." (NR)

"Art. 267. Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos 12 (doze) meses.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado)." (NR)

"Art. 268.

I - (revogado);

.....

VI - (revogado).

Parágrafo único. Além do curso de reciclagem previsto no *caput* deste artigo, o infrator será submetido à avaliação psicológica nos casos dos incisos III, IV e V do *caput* deste artigo." (NR)

"Art. 268-A. Fica criado o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), administrado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com a finalidade de cadastrar os

condutores que não cometeram infração de trânsito sujeita à pontuação prevista no art. 259 deste Código, nos últimos 12 (doze) meses, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º O RNPC deverá ser atualizado mensalmente.

§ 2º A abertura de cadastro requer autorização prévia e expressa do potencial cadastrado.

§ 3º Após a abertura do cadastro, a anotação de informação no RNPC independe de autorização e de comunicação ao cadastrado.

§ 4º A exclusão do RNPC dar-se-á:

I - por solicitação do cadastrado;

II - quando for atribuída ao cadastrado pontuação por infração;

III - quando o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso;

IV - quando a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de 30 (trinta) dias;

V - quando o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

§ 5º A consulta ao RNPC é garantida a todos os cidadãos, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 6º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão utilizar o RNPC para conceder benefícios fiscais ou tarifários aos

condutores cadastrados, na forma da legislação específica de cada ente da Federação.”

“Art. 269.

.....

§ 5º No caso de documentos em meio digital, as medidas administrativas previstas nos incisos III, IV, V e VI do *caput* deste artigo serão realizadas por meio de registro no Renach ou Renavam, conforme o caso, na forma estabelecida pelo Contran.” (NR)

“Art. 270.

.....

§ 2º Quando não for possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, deverá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a 30 (trinta) dias, para regularizar a situação, e será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião.

.....” (NR)

“Art. 271.

.....

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.

.....” (NR)

"Art. 281-A. Na notificação de autuação e no auto de infração, quando valer como notificação de autuação, deverá constar o prazo para apresentação de defesa prévia, que não será inferior a 30 (trinta) dias, contado da data de expedição da notificação."

"Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data do cometimento da infração, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.

.....

§ 6º Em caso de apresentação da defesa prévia em tempo hábil, o prazo previsto no *caput* deste artigo será de 360 (trezentos e sessenta) dias.

§ 7º O descumprimento dos prazos previstos no *caput* ou no § 6º deste artigo implicará a decadência do direito de aplicar a penalidade." (NR)

"Art. 282-A. O órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação deverá oferecer ao proprietário do veículo ou ao condutor autuado a opção de notificação por meio eletrônico, na forma definida pelo Contran.

§ 1º O proprietário e o condutor autuado deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º Na hipótese de notificação prevista no *caput* deste artigo, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico e do envio da respectiva mensagem.

.....”(NR)

“Art. 284.

.....

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e opte por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....

§ 5º O sistema de notificação eletrônica, referido no § 1º deste artigo, deve disponibilizar, na mesma plataforma, campo destinado à apresentação de defesa prévia e de recurso, quando o condutor não reconhecer o cometimento da infração, na forma regulamentada pelo Contran.”(NR)

“Art. 285.

.....

§ 4º Na apresentação de defesa ou recurso, em qualquer fase do processo, para efeitos de admissibilidade, não serão exigidos documentos ou cópia de documentos emitidos pelo órgão responsável pela autuação.”(NR)

“Art. 289.

I - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da Jari, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

Parágrafo único. No caso do inciso I do *caput* deste artigo, quando houver apenas uma Jari, o recurso será julgado por seus membros.”(NR)

“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 *caput* do art. 44 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal).”

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as alterações dispostas no Anexo desta Lei.

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores,

fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Art. 4º Fica mantido o prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 5º Os médicos e psicólogos peritos examinadores que não atenderem aos requisitos previstos no *caput* do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), terão o direito de continuar a exercer a função de perito examinador pelo prazo de 3 (três) anos até que obtenham a titulação exigida.

Art. 6º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

- I - incisos VII, XX e XXV do art. 10;
- II - inciso XII do *caput* do art. 12;
- III - inciso IV do *caput* do art. 40;
- IV - § 3º do art. 148-A;
- V - art. 151;
- VI - § 2º do art. 158;
- VII - § 11 do art. 159;
- VIII - parágrafo único do art. 161;
- IX - inciso IV do *caput* do art. 244;
- X - inciso II do *caput* do art. 250;
- XI - §§ 1º e 2º do art. 267;
- XII - incisos I e VI do *caput* do art. 268; e
- XIII - alíneas a e b do inciso I do *caput* do art.

289.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

*Dispositivos vetados em destaque

ANEXO

Alterações do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997
(Código de Trânsito Brasileiro)

"ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
ÁREA DE ESPERA - área delimitada por 2 (duas) linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos.

.....
CICLOMOTOR - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).

.....
VEÍCULO DE COLEÇÃO - veículo fabricado há mais de 30 (trinta) anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio.

....."

NOTA

PERÍCIA PSICOLÓGICA POR PROFISSIONAIS ESPECIALISTAS E PARA PREVENIR ACIDENTES EM COMPORTAMENTOS DE RISCOS

O Conselho Federal de Psicologia - CFP e a Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego - ABRAPSIT vem manifestar a preocupação com o Veto nº 52/2020 ao PL 3267/2019, na ocasião da sanção da Lei 14.071/20, que altera a Lei 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, de autoria do Poder Executivo, que foi aprovado por ampla maioria do Congresso Nacional. Nestes vetos, ressaltamos o caput do Artigo 147 e o Parágrafo Único do Artigo 268, que retira a exigência da especialidade em psicologia do trânsito e em medicina de tráfego, e a realização da avaliação psicológica ao infrator contumaz como forma preventiva ao retorno segura à condução veicular.

A avaliação psicológica, reconhecida pelo CFP como perícia psicológica de trânsito, é uma prática privativa das(os) psicólogas(os) garantida pela Lei 4.119, de 27 de agosto de 1962, que regulamenta a profissão. É um exame para a promoção da saúde e visa constatar junto aos condutores ou futuros habilitados suas habilidades e constructos psicológicos, sua personalidade, comportamento e suas condições emocionais e psicológicas inerentes à condução segura.

Sendo a atuação dos profissionais da psicologia do trânsito existente desde antes da promulgação do 1º Código Nacional de Trânsito (1941), com os exames exigidos à época e chamados “psicotécnico”, e antecedendo em nosso país a própria regulamentação da profissão.

A Psicologia do Trânsito é uma especialidade da Psicologia que cuida da saúde, segurança e bem-estar psíquico e emocional do indivíduo no contexto do trânsito, regulamentada primeiramente pela Resolução CFP nº 014/2000 do Conselho Federal de Psicologia-CFP, entre as primeiras especialidades reconhecidas, e atualmente pela Resolução CFP nº 13/2007. Onde resoluções do CFP sobre o exercício profissional dos exames psicológicos para motoristas já existiam desde 1976.

Nesta linha, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, desde a edição das Resoluções nº 267/2008 e nº 425/2012, referencia que tanto as(os) Psicólogas(os) do Trânsito quanto os Médicos de Tráfego possuam especialização nas respectivas áreas para poderem se credenciar e atuar nos exames relacionados à habilitação. Antes, bastava curso de capacitação. Ou seja, houve uma evolução visando à qualificação do serviço prestado ao cidadão, bem como a realização de exames mais coadunados com a segurança viária e que não pode ser mitigada com a proposta de realização da avaliação psicológica e do exame de aptidão física e mental por

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA – CFP - SAF SUL - Quadra 2, Bloco B, Edifício Via Office, Térreo, Sala 104
Brasília - DF - CEP: 70070-600 - (61) 2109-0100 <https://site.cfp.org.br/diretoria@cfp.org.br>

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSICOLOGIA DE TRÁFEGO – ABRAPSIT
www.abrapsit.org.br / abrapsit.brasil@gmail.com / abrapsit@gmail.com
Facebook/Instagram: @abrapsit.brasil Twitter: @abrapsit

profissionais sem especialização na área. A sociedade perderá na qualidade e funcionalidade de prevenção de exames não realizados por profissionais especializados e capacitados para o contexto do trânsito e toda sua particularidade. Desse modo, o CFP e a ABRAPSIT apoiam a manutenção da exigência do título de especialista em Psicologia do Trânsito para o exercício a perícia psicológica para fins de obtenção e renovação da CNH.

Inclusive, a Resolução CFP nº 016/2002, que dispõe acerca do trabalho da(o) psicóloga(o) na avaliação psicológica para fins de CNH, estabelece em seu Artigo 1º que “A Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores não poderá ser realizada em centros de formação de condutores ou em qualquer outro local, público ou privado, cujos agentes tenham interesse no resultado dos exames psicológicos, dada sua natureza pericial”. Deste modo, a realização desta avaliação pericial possui especificidades reguladas pelo conselho profissional, em sua competência para garantir a qualidade técnica e ética da(o) profissional psicóloga(o).

Uma atuação preventiva da Psicologia do Trânsito visa permitir que todo cidadão possa chegar com segurança a seu destino, além de possibilitar ao sujeito que compartilhe com os outros suas experiências e sentimentos resultando em interações mais positivas possível tanto para este sujeito quanto para a sua comunidade e para a sociedade em geral.

Vários estudos relacionam a questão do trânsito como uma variável diretamente vinculada à saúde mental e ao estresse dos partícipes da vida urbana e que intervêm na condição dos transportes, na saúde ambiental e na qualidade de vida dos cidadãos.

Apontamos pesquisas que referem resultados que mostram que os acidentados muitas vezes apresentam um maior grau de desajustes às normas da sociedade. (ROZESTRATEN, 1988, p.41). Em referência ao comportamento de motoristas que estão passando por situações estressantes, Rozestraten, numa revisão de estudos refere que os indivíduos que passam por situação especialmente estressantes e difíceis em sua vida, possuem uma maior probabilidade de apresentar comportamentos perigosos na condução veicular e, deste modo, envolvem-se mais facilmente em acidentes.

O Trânsito faz parte da vida humana moderna e os seus efeitos na saúde mental e física podem ser constatados por várias situações como o estresse que provoca no sujeito quando este desloca-se pelas vias cotidianamente. A saúde mental do indivíduo é afetada continuamente neste ambiente, como ator passivo e ativo. Os efeitos nocivos de cada ação realizada no trânsito não afetam apenas o condutor, mas, todos os envolvidos neste espaço. O estado emocional dos indivíduos também é afetado pela perda ou seqüela de membro da sua família que sofre um acidente de trânsito e, pode mudar sua vida completa e repentinamente.

Toda a população está sujeita a riscos como os acidentes de trânsito, e todo ser humano está sempre em desenvolvimento da sua personalidade, através de suas vivências cotidianas que implicam em mudanças no padrão de comportamento, podendo suscitar transtornos cognitivos e afetivos devido as exigências sofridas pela pessoa. Comportamentos de riscos ao volante também apresentam questões de personalidade que, em sua maioria, devem ser tratadas para o bem-estar daquele indivíduo e de toda a população.

A prevenção da saúde requer o cuidado a estes comportamentos de riscos que são observados nos infratores contumazes. O condutor que se envolveu em acidente grave para o qual haja contribuído, foi condenado judicialmente por delito de trânsito ou colocou em risco a segurança do trânsito precisa, de fato, de uma intervenção psicológica que atue na diminuição dos riscos que suas atitudes e comportamentos ocasionam à sociedade em geral, além dele mesmo. A psicologia do trânsito poderá assim contribuir para a saúde de todos, de forma preventiva, inclusiva e atuando diretamente para uma qualidade de vida saudável.

Compreendemos que possam ser repensadas certas práticas dentro do Sistema Nacional de Trânsito, mas defendemos veementemente que as medidas sejam baseadas em critérios técnicos, ouvidos pelas entidades representativas, bem como os profissionais e pesquisadores sobre a saúde humana no trânsito, de modo a se promover uma legislação adequada e baseada em dados e evidências, jamais podendo aceitar justificativas sem base científicas e que deixam o cidadão sem o suporte proporcionado pelos exames de saúde qualificados.

Portanto, como entidades preocupadas com a segurança no trânsito e saúde mental dos condutores brasileiros, posicionamo-nos contrárias aos aspectos divergentes ao tema constantes nos **vetos ao caput do artigo 147 e ao parágrafo único do artigo 268**.

Solicitamos ao Congresso Nacional que perceba os efeitos nocivos que tais medidas irão causar na segurança de toda a coletividade, em um país que é campeão em acidentalidade nas vias, e derrube o veto ao texto democraticamente produzido pelos parlamentares.

Brasília, 27 de outubro de 2020.

1. Sistemas Conselhos de Psicologia – CPF e os 24 CRPs
2. Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego – ABRAPSIT
3. Associação Brasileira de Editores Científicos de Psicologia – ABECIPSI
4. Associação Brasileira de Ensino de Psicologia – ABEP
5. Associação Brasileira de Orientação Profissional – ABOP
6. Associação Brasileira de Psicologia Positiva - ABP+

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA – CFP - SAF SUL - Quadra 2, Bloco B, Edifício Via Office, Térreo, Sala 104
Brasília - DF - CEP: 70070-600 - (61) 2109-0100 <https://site.cfp.org.br/diretoria@cfp.org.br>

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSICOLOGIA DE TRÁFEGO – ABRAPSIT
www.abrapsit.org.br / abrapsit.brasil@gmail.com / abrapsit@gmail.com
Facebook/Instagram: @abrapsit.brasil Twitter: @abrapsit

7. Associação Brasileira de Psicologia Jurídica – ABPJ
8. Associação Brasileira de Psicologia Política – ABPP
9. Associação Brasileira de Psicologia da Saúde – ABPSA
10. Associação Brasileira de Neuropsicologia – ABRANEP
11. Associação Brasileira de Psicoterapia – ABRAP
12. Associação Brasileira de Psicologia da Aviação – ABRAPAV
13. Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional – ABRAPEE
14. Associação Brasileira de Psicologia do Esporte – ABRAPESP
15. Associação Brasileira de Psicologia Social – ABRAPSO
16. Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Psicologia - ANPEPP
17. Associação Brasileira de Rorschach e Métodos Projetivos – ASBRo
18. Coordenação Nacional dos Estudantes de Psicologia – CONEP
19. Federação Nacional dos Psicólogos – FENAPSI
20. Federação Latino Americana de Análise Bioenergética – FLAAB
21. Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica – IBAP
22. Instituto Brasileiro de Neuropsicologia e Comportamento - IBNeC
23. Sociedade Brasileira de História da Psicologia – SBHP
24. Sociedade Brasileira de Psicologia Hospitalar – SBPH
25. Associação Brasileira de Psicologia Organizacional e do Trabalho - SBPOT



SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa

DESPACHO 7/2021

Junte-se à página oficial da tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. PLS nº 292 de 1999. Documento SIGAD nº 00100.024521/2021-67
2. PLS nº 292 de 1999. Documento SIGAD nº 00100.024528/2021-89
3. PLS nº 292 de 1999. Documento SIGAD nº 00100.024549/2021-02
4. PLV nº 21 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.024544/2021-71
5. PLC nº 24 de 1997. Documento SIGAD nº 00100.024532/2021-47
6. PLP nº 146 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019177/2021-94
7. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019563/2021-86
8. PL nº 5191 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.019563/2021-86
9. PDL nº 568 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.019563/2021-86
10. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020911/2021-68
11. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020878/2021-76
12. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019215/2021-17
13. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019207/2021-62
14. SCD nº 6 de 2016. Documento SIGAD nº 00100.007061/2021-11
15. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.020848/2021-60
16. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.022788/2021-10
17. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.020807/2021-73
18. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.019506/2021-05
19. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.022516/2021-10
20. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.022458/2021-24
21. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.022501/2021-51
22. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.022479/2021-40
23. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.023261/2021-11



24. PL nº 2564 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.023874/2021-40
25. VET nº 57 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.024315/2021-57
26. PEC nº 113A de 2015. Documento SIGAD nº 00100.023195/2021-71
27. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.023680/2021-44
28. PLC nº 72 de 2012. Documento SIGAD nº 00100.024728/2021-31
29. PL nº 2564 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.024517/2021-07
30. PDL nº 69 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.024487/2021-21
31. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.024211/2021-42
32. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.024184/2021-16
33. PLP nº 73 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.024742/2021-35
34. MPV nº 1034 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.022802/2021-85
35. VET nº 57 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.024170/2021-94
36. VET nº 57 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.023861/2021-71
37. PLC nº 119 de 2015. Documento SIGAD nº 00100.025998/2021-60
38. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.026027/2021-37
39. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026051/2021-76
40. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026003/2021-88
41. PL nº 1451 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.024741/2021-26
42. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.024773/2021-96
43. PEC nº 6 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.024789/2021-07
44. VET nº 2 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.026785/2021-55
45. VET nº 30 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026610/2021-48
46. VET nº 52 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026626/2021-51
47. VET nº 50 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026728/2021-76
48. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.026737/2021-67
49. PLP nº 10 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.026743/2021-14
50. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.025490/2021-61
51. PL nº 5066 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.024899/2021-61

Secretaria-Geral da Mesa, 22 de março de 2021.

(assinado digitalmente)
JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS
 Secretário-Geral da Mesa Adjunto

