



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1050, de 2021**, que *"Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Nicoletti (PSL/RR)	001; 002; 003; 004
Deputado Federal Mário Heringer (PDT/MG)	005
Deputado Federal Pedro Lupion (DEM/PR)	006
Deputado Federal Felipe Francischini (PSL/PR)	007
Deputado Federal Joaquim Passarinho (PSD/PA)	008
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	009; 027; 028; 029; 030; 031; 032; 033; 034; 035; 036; 037
Deputado Federal Fábio Trad (PSD/MS)	010
Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	011; 012; 013
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	014; 015
Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	016
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	017
Deputado Federal Cleber Verde (REPUBLICANOS/MA)	018
Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	019; 020
Deputado Federal Igor Timo (PODEMOS/MG)	021
Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	022; 023
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	024; 025
Deputado Federal Vermelho (PSD/PR)	026
Senador Eduardo Gomes (MDB/TO)	038
Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	039
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048
Deputado Federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG)	049
Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	050; 051; 052

TOTAL DE EMENDAS: 52



Página da matéria



EMENDA N° - CM

(à MPV nº 1050, de 2021)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 1050, de 18 de maio de 2021, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente ao artigo 2º da Medida Provisória nº 1050/2021, a alteração do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma abaixo:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 21 .....

.....  
Parágrafo único. As competências constantes dos incisos VI e VIII deste artigo não se aplicam aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, podendo a fiscalização de trânsito ser realizada mediante convênio com a Polícia Rodoviária Federal.”

”

### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1050 apresenta modificações no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de deixar mais claro determinadas situações.

Nesse sentido, se faz necessário realizar ajustes em pontos que geram interpretações diversas e problemas de gestão dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Dentre eles destacamos os problemas relacionados à competência para a fiscalização de trânsito nas rodovias federais.

Ocorre que, no âmbito das rodovias federais, o CTB estabelece, no inciso III do artigo 20, a competência plena para as atividades de fiscalização de trânsito para a Polícia Rodoviária Federal:



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

“Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

.....  
**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;” (grifo nosso)**

Por outro lado, o artigo 21 do CTB estabelece as competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que tem como finalidade principal atuar na área de construção, manutenção e sinalização dessas vias. Como as rodovias estaduais, do Distrito Federal e dos municípios não possuem um órgão específico para a realização das atividades de policiamento e fiscalização de trânsito, essa competência foi inserida nesse artigo, visando dotar esses órgãos do poder de fiscalização pleno, para atuação direta ou mediante convênio com outro órgão do Sistema Nacional de Trânsito, o que é muito comum em rodovias estaduais e do Distrito Federal, onde as Polícias Militares realizam essa atividade, mediante convênio com o órgão rodoviário competente.

Como as rodovias federais já possuem a Polícia Rodoviária Federal realizando as atividades de fiscalização, não faz sentido do ponto de vista de organização estatal, economia, gestão e até mesmo transparência para o cidadão, a existência de um segundo órgão realizando as mesmas atividades de fiscalização. Além dos altos custos de manutenção de uma estrutura similar na mesma esfera de poder para atuar no mesmo local, ainda representa uma grande dificuldade para a sociedade, que ora pode ser abordada por um PRF, ora por um agente de fiscalização do DNIT, órgão que possui as competências do art. 21 do CTB.

Nesse sentido, é importante deixar claro que as atividades de fiscalização, em geral, são de competência da PRF, e que somente mediante convênio com a PRF, os órgãos e entidades executivos rodoviários da União poderão, em complemento às atividades da PRF, exercer a fiscalização, como nos casos de equipamentos instalados nas rodovias federais.

Pela relevância do tema, solicito o apoio dos ilustres pares para a tramitação e aprovação dessa proposta.

Sala da Comissão,

**NICOLETTI  
Deputado Federal (PSL/RR)**



EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 1050, de 2021)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 1050, de 18 de maio de 2021, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente ao artigo 2º da Medida Provisória nº 1050/2021, a alteração dos artigos 61 e 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma abaixo:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 61 .....

.....  
§ 1º A velocidade máxima regulamentar será de:

.....  
II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para veículos leves;
  2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para veículos pesados;
- b) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).
- .....

§ 3º Considera-se veículo leve, para fins deste artigo, os ciclomotores, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, ou qualquer outro veículo cujo peso bruto total - PBT seja igual ou inferior a 3.500kg.

§ 4º Considera-se veículo pesado, para fins deste artigo, os ônibus, microônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque, ou qualquer veículo tracionando outro veículo.

.....

Art. 218. ....



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

*I - quando a velocidade for superior à máxima em até 10 km/h (dez quilômetros por hora):*

*Infração – leve;*

*Penalidade – multa;*

*II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 10 km/h (dez quilômetros por hora) até 20 km/h (vinte quilômetros por hora)*

*Infração – média;*

*Penalidade – multa;*

*III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20 km/h (vinte quilômetros por hora) até 30 km/h (trinta quilômetros por hora):*

*Infração – grave;*

*Penalidade – multa;*

*IV - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 30 km/h (trinta quilômetros por hora) até 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):*

*Infração – gravíssima;*

*Penalidade – multa;*

*V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):*

*Infração – gravíssima;*

*Penalidade - multa acrescida do valor correspondente à infração gravíssima a cada fração de 10 km/h excedentes à velocidade máxima permitida, e suspensão do direito de dirigir.*

*§ 1º Aplicam-se as disposições do art. 267 às infrações previstas nos incisos I e II do caput.*

*§ 2º Não se aplicam as disposições deste artigo aos veículos elencados no inciso VII do artigo 30, quando da efetiva prestação de serviço de urgência.*

..... "(NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1050 apresenta ajustes no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de aprimorar a legislação de trânsito.

Nesse sentido, a presente emenda visa garantir maior segurança e transparência para os cidadãos e os órgãos de trânsito, ao estabelecer regras mais claras, proporcionais e justas na fiscalização de velocidade.

Em relação à velocidade máxima prevista no artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o objetivo da alteração é estabelecer a velocidade padrão para cada tipo de via, bem como para cada tipo de veículo. O atual texto é confuso, ao estabelecer uma velocidade padrão apenas para locais não sinalizados, deixando assim totalmente ao arbítrio do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário estabelecer a velocidade nas vias. Assim, a proposta regulamenta a velocidade padrão para cada tipo de via.

Em relação ao tipo de veículo, a proposta busca dar maior transparência e proporcionalidade ao dividir os veículos em duas categorias: veículos leves e veículos pesados. A forma que a atual redação do art. 61 utiliza para dividir os veículos nas rodovias gera insegurança e injustiça, uma vez que deixa diversos veículos semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas de fora da maior velocidade permitida para a via. Assim, uma motoneta, uma caminhonete ou um utilitário, veículos de pequeno porte e semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas, hoje devem obedecer aos mesmos limites de velocidade de caminhões, ônibus e outros veículos de grande porte, o que não faz sentido e é desproporcional.

A proposta tem por objetivo, ainda, eliminar as diferenças de velocidade em rodovias (vias rurais pavimentadas), que atualmente possuem distinção quanto à duplicação ou não, gerando assim dúvidas entre os condutores, e ainda em limites que atualmente não condizem com a realidade das vias e dos veículos em circulação.

Em relação à infração de excesso de velocidade, atualmente ela é dividida em três tipos de gravidade (média, grave ou gravíssima x3), de acordo com o percentual de excesso em relação à máxima permitida para a via. Ora, essa sistemática é injusta e desproporcional, uma vez que não possui o devido escalonamento entre as condutas, com apenas 3 tipos de gravidade, e ainda gera distorções entre os excessos praticados nas vias urbanas e nas vias rurais.

Seguem alguns exemplos de como a divisão atual das condutas gera distorções e injustiças:

a) condutor flagrado a 61 km/h em uma via urbana cuja velocidade máxima seja de 40 km/h (excesso de 21 km/h): infração gravíssima, com fator de multiplicação de 3x (3x R\$ 293,47, totalizando R\$ 880,41), e ainda terá a suspensão do direito de dirigir;



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

b) condutor flagrado a 165 km/h em uma rodovia de pista dupla cuja velocidade máxima seja de 110 km/h (excesso de 55 km/h): sujeito apenas à multa grave (R\$ 195,23).

Dessa forma, a proposta adota como parâmetro o excesso em km/h, e não mais percentual, e ainda traz maior escalonamento entre as condutas, visando assim uma maior proporcionalidade nas penalidades de acordo com o excesso de velocidade verificado, iniciando em multa leve, para excessos de até 10 km/h, e chegando até a penalidade de multa gravíssima, com fator de multiplicação para cada fração de excesso de 10 km/h, e suspensão do direito de dirigir.

O § 1º do artigo 218 visa propiciar a aplicação da penalidade de advertência para os condutores que se enquadrem nos requisitos previstos no art. 267 do CTB. Tal disposição é necessária uma vez que alguns órgãos de trânsito insistem em vedar a aplicação da penalidade de advertência às infrações de excesso de velocidade, ainda que estejam presentes os requisitos previstos no art. 267 do CTB.

Por último, o § 2º do artigo 218 do CTB visa deixar claro a não aplicação das penalidades previstas nessa infração aos veículos do inciso VII do art. 28 (viaturas policiais, ambulância, bombeiros, etc), quando estiverem em serviço de urgência.

Pela relevância do tema, solicito o apoio dos ilustres pares para a tramitação e aprovação dessa proposta.

Sala da Comissão,

**NICOLETTI**  
**Deputado Federal (PSL/RR)**



EMENDA Nº - CM  
(à MPV nº 1050, de 2021)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 1050, de 18 de maio de 2021, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente ao artigo 2º da Medida Provisória nº 1050/2021, o acréscimo do § 3º ao art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma abaixo:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 61 .....

.....  
§ 3º O medidor de velocidade do tipo fixo, instalado em local definido e em caráter duradouro, deve ser obrigatoriamente dotado de painel eletrônico que exponha a velocidade registrada ao condutor.

..... ”(NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

## JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1050 apresenta ajustes no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de aprimorar a legislação de trânsito.

Nesse sentido, a presente emenda visa garantir maior segurança e transparência para os cidadãos e os órgãos de trânsito, ao estabelecer regras mais claras, proporcionais e justas na fiscalização de velocidade.

A presente emenda tem por objetivo estabelecer a obrigatoriedade de display nos medidores de velocidade (popularmente conhecido como “radar”) do tipo fixo, visando assim dar maior transparência à fiscalização do Estado e impedindo a utilização incorreta ou indevida de “radares escondidos”.

Pela relevância do tema, solicito o apoio dos ilustres pares para a tramitação e aprovação dessa proposta.

Sala da Comissão,

**NICOLETTI**  
**Deputado Federal (PSL/RR)**



EMENDA Nº - CM  
(à MPV nº 1050, de 2021)

Altera a Medida Provisória nº 1050, de 18 de maio de 2021, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Acrescente-se o artigo 3º à Medida Provisória nº 1050/2021, na forma abaixo, renumerando-se os demais:

Art. 3º. O anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

*“PATRULHAMENTO OSTENSIVO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e prevenindo acidentes.”*

#### JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1050 apresenta ajustes no Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de deixar mais claro determinadas situações.

Nesse sentido, se faz necessário realizar ajustes em pontos que geram interpretações diversas e problemas de gestão dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Dentre eles, destacamos o conceito de Patrulhamento Ostensivo, que na redação atual não reproduz a realidade das atividades desenvolvidas pela Polícia Rodoviária Federal, e inclusive vai contra o que determina a própria Constituição Federal, ao estabelecer que cabe à PRF exercer atividades de segurança pública, “para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio”, através da competência estabelecida no § 2º do art. 144:



**"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:**

.....  
**§ 2º A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.**" (grifo nosso)

Assim, conforme se observa da redação constitucional, o patrulhamento ostensivo, na forma da lei, deve ter por objetivo o que determina o caput do art. 144 da CF/88, qual seja, promover segurança pública, através da **preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio**.

Apesar do mandamento constitucional, a atual redação do conceito de Patrulhamento no CTB estabelece limites não existentes na redação constitucional, limitando a atividade à questões relacionadas às normas de trânsito, em completo desvirtuamento do objetivo do constituinte originário.

**"PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes."**

Além de contrariar o mandamento constitucional, o conceito do anexo I contraria também dispositivo do próprio CTB, quando trata das competências da Polícia Rodoviária Federal no inciso II do artigo 20:

**"Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:**

.....  
**II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;**

....." (grifo nosso)



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado NICOLETTI

Dessa forma, visando restabelecer o texto legal com o que determina a Constituição Federal e o próprio CTB, é necessário o ajuste proposto na redação do anexo I do CTB, sendo que a presente Medida Provisória representa o momento oportuno para essa alteração.

Pela relevância do tema, solicito o apoio dos ilustres pares para a tramitação e aprovação dessa proposta.

Sala da Comissão,

**NICOLETTI**  
**Deputado Federal (PSL/RR)**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1050

00005 ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
20/ 05/ 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, de 2021

AUTOR  
DEPUTADO MÁRIO HERINGER (PDT/MG)

Nº PRONTUÁRIO

TIPO  
1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

Inclua-se o parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, com a seguinte redação:

“Art. 1º.....

“Art. ....  
.....  
.....

Art. 3º.....

**Parágrafo único. Encerrado o período de vigência desta Lei, os valores definidos no art. 1º voltam a ser os mesmos válidos até 18 de maio de 2021.”” (AC)**

### JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 1.050, de 2021, amplia em caráter excepcional os limites legais de tolerância de peso para veículos de carga e de passageiros nas vias públicas brasileiras. A medida atende a uma demanda imediata da categoria de transportadores de carga, que se viu, assim como outros setores, afetada pelos efeitos da pandemia de covid sobre a economia nacional.

Por se tratar de medida que confere riscos à segurança veicular e à manutenção viária, a medida, de caráter excepcional, repito, é válida apenas até 30 de abril de 2022, ficando em aberto na Lei, contudo, a normatização do limite de peso dos veículos a partir dessa data.

A fim de preencher essa lacuna, apresento a presente emenda, que inclui parágrafo único ao art. 3º à Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, a fim de estabelecer que, terminado o

prazo excepcional concedido para a tolerância ao sobre peso maior, os valores voltam a ser aqueles praticados anteriormente à edição da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, em apreço.

Essa alteração se faz necessária por razões técnicas, uma vez que, como dito, o sobre peso veicular é, comprovadamente, danoso à conservação viária e arriscado à própria segurança veicular.

ASSINATURA

Brasília, de maio de 2021.



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1050  
00006

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050/2021

DATA APRESENTAÇÃO: 20/05/21

AUTOR: Deputado PEDRO LUPION

Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4. XAditiva 5.  Substitutivo global

#### EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Acrescenta-se na Medida Provisória nº 1.050, de 2021, onde couber:

*Art. Acrescente-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, o artigo 99-A com a seguinte redação:*

“Art. 99. ....

.....  
*Art. 99-A. Para fins de fiscalização do peso de veículos que transportem produtos classificados como Biodiesel (B-100), por meio de balança rodoviária ou de Nota Fiscal, fica permitida e autorizada a tolerância de 7,5% (sete e meio por cento) no Peso Bruto Total - PBT ou no Peso Bruto Total Combinado - PBTC.”*

#### JUSTIFICAÇÃO

O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), instituído em 2005, através da Lei nº 11.097/05, estabeleceu a obrigatoriedade de adição de biodiesel ao diesel A em todo o território nacional em 2%. Atualmente, pela Resolução nº 16/2018 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), tem-se em vigência a compulsoriedade do B13, ou seja, composição do diesel adiciona em 13% de biodiesel.

Devido a massa específica do biocombustível, em média, ser maior que do combustível fóssil, (880 kg/m<sup>3</sup> contra 850 kg/m<sup>3</sup>), houve recorrência no transporte por caminhões-tanque (CT) com **excesso de peso** nas rodovias nacionais, que gerou a aplicação de penalidades pelas autoridades competentes. Visando sanar este problema,



## **CONGRESSO NACIONAL**

Instituída uma tolerância pelo Conselho Nacional dos Transportes de 7,5% até 30 de novembro de 2021. Entretanto, vê-se a necessidade uma solução permanente para o caso das frotas mais antigas.

Inicialmente, podemos citar que dados do IBGE apontam que o PIB brasileiro registrou desempenho tímido no período de 2017 até 2019, com crescimento médio de 1,23% e atingiu o patamar de R\$ 7,3 trilhões, uma recuperação lenta quando comparada ao cenário econômico do país pré-recessão (2015). Este cenário impacta diretamente na capacidade de renovação das frotas utilizadas no transporte de combustíveis com CTs adaptados para o carregamento de biodiesel, tornando indispensável a tolerância sobre seu PBT (Peso Bruto Total).

Ao olharmos o setor rodoviário, entre 2012 e o último ano da recessão econômica (2016), apenas 3,3% das vendas de implementos rodoviários para o transporte de combustíveis líquidos apresentava compatibilidade de projeto ao transporte do biodiesel. Por outro lado, no período mais recente (2017 a 2019) – o período econômico mais crítico em termos de atividade econômica – o patamar destes novos CTs disponibilizados para o mercado saltou para cerca de 18%, mesmo o biodiesel representando 5% do volume de combustíveis comercializado no Brasil.

Quanto ao mercado de combustíveis, podemos perceber que, para o mesmo período, as vendas de óleo diesel aumentaram 5,5%, chegando à 57,3 bilhões de litros comercializados. Observa-se, assim, um cenário crítico no que tange o elo logístico responsável pelo transporte dos combustíveis, haja notória demanda agregada por CTs em todo o território nacional, que se tornaram parte do ativo imobilizado das distribuidoras de combustíveis líquidos e contribuíram para manutenção do setor.

Assim, visando garantir equilíbrio e do desenvolvimento do mercado, respeitando o aproveitamento da frota antiga immobilizada no país, é elaborada esta proposta de conceder à estes CTs a tolerância de 7,5% sobre seu PBT até o sucateamento, desde que registrados e licenciados com data limite em 31 de dezembro de 2019.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021

  
Dep. PEDRO LUPION  
DEM/PR



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal FELIPE FRANCISCHINI-PSL/PR**  
**Anexo III, Ala "A" – Gab. 265, Brasília/DF – Cep: 70160-900**  
**Fones: (61) 3215-5265/3265 e Fax: 3215-2265**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1050/2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Acrescente-se ao Art. 2º da Medida Provisória Nº 1.050/21, onde couber, nova redação ao § 4º do Art. 131 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 131.

.....  
.....  
.....  
.....

§ 4º As informações referentes às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos realizadas a partir de 1º de outubro de 2019 e não atendidas no prazo de 1 (um) ano, contado da data de sua comunicação, deverão constar do Certificado de Licenciamento Anual.



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado Federal FELIPE FRANCISCHINI-PSL/PR  
Anexo III, Ala “A” – Gab. 265, Brasília/DF – Cep: 70160-900  
Fones: (61) 3215-5265/3265 e Fax: 3215-2265

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, trouxe uma série de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dentre as mudanças, a Lei estabeleceu que os registros de campanhas de chamamento (recall) não atendidas pelo proprietário do veículo deverão constar do documento de licenciamento, decorrido um ano de sua comunicação.

Infelizmente, a legislação não estabeleceu, de forma clara e precisa, a data de alcance desse dispositivo, trazendo insegurança jurídica ao cidadão. Se por um lado, o dispositivo é de fundamental importância para redução de riscos à saúde e segurança, por outro é importante dar previsibilidade à sua introdução de modo a não penalizar o consumidor. Portanto, a presente proposta de emenda tem por objetivo oferecer aperfeiçoamento a esse importante dispositivo de modo que ele possa ser introduzido com clareza, razoabilidade e com a devida segurança jurídica.

Nesse sentido, estamos propondo que esse dispositivo tenha aplicação para todas as campanhas de recall realizadas a partir do dia 1º de outubro de 2019. Esta data marca a entrada em vigor da Portaria Conjunta 03/2019, do Ministério da Infraestrutura e do Ministério da Justiça, a qual disciplinou os procedimentos das campanhas de chamamento dos consumidores (recall). Em especial, a referida Portaria introduziu sistema eletrônico para controle das informações relativas às



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado Federal **FELIPE FRANCISCHINI-PSL/PR**  
**Anexo III, Ala “A” – Gab. 265, Brasília/DF – Cep: 70160-900**  
**Fones: (61) 3215-5265/3265 e Fax: 3215-2265**

campanhas de recall, sistema esse fundamental para controle das informações relativas a chamamentos e atendimentos.

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

Sala das Sessões, 19 de maio de 2021.

**FELIPE FRANCISCHINI**  
Deputado Federal – PSL / PR



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Proposição  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.**

**Autor  
DEPUTADO JOAQUIM PASSARINHO – PSD/PA**

**nº do prontuário**

**1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4 **X** Aditiva    5.  Substitutivo global**

**Página**

**Artigo**

**Parágrafo**

**Inciso**

**Alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 253-B. Deixar veículo automotor abandonado em via ou estacionamento públicos:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo.

**ANEXO I**

**DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

VEÍCULO AUTOMOTOR ABANDONADO: veículo com débitos junto a administração pública por mais de dois anos, sem capacidade de locomoção por meios próprios e que, por seu processo de deterioração, oferece riscos à saúde ou à segurança pública.”” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

Esta emenda tem como objetivo dar condições de as autoridades de trânsito minimizarem o problema de abandono de veículos automotores em vias públicas,

dando condições para que ocorra a remoção dentro de critérios objetivos por meio da legislação de trânsito cuja competência legislativa é da União, enquanto as normas de ordenamento urbano competem aos entes municipais.

Conforme artigo publicado no site especializado CTBDigital, as normas legais e infralegais são omissas a essa realidade. Além da ocupação de espaço público por tempo indeterminado, gerando transtornos a quem deseja estacionar, o abandono de veículos se tornam problemas de saúde e de segurança pública, uma vez que, de modo corriqueiro, o carro se torna foco de doenças como a dengue, assim como abrigo para criminosos e usuários de drogas.

Nesta proposição fica criado critérios objetivos para que as autoridades públicas possam agir na remoção desses veículos, já que a legislação não autoriza a notificação, a aplicação de multa e a remoção de veículo estacionado regularmente pela ausência de licenciamento, ou seja, não se pode aplicar multa pela ausência de licenciamento aos veículos que estejam estacionados regularmente.

Desse modo, o primeiro critério é identificar se o veículo possui débitos com a administração pública por mais de dois anos. O segundo é verificar se o automóvel possui capacidade de locomoção por meios próprios (motor, rodas, suspensão, etc, em condições de uso). Por fim, assegurar-se de que o seu processo de deterioração oferece riscos à saúde ou à segurança pública (refúgio de usuários de drogas e de criminosos, abrigo de insetos, etc). Um veículo com essas características demonstra que, tacitamente, o proprietário não possui interesse em manter a posse do bem e o abandona em via pública.

Havendo a remoção do veículo nos termos desta proposta, os órgãos seguirão todas as regras previstas na legislação de trânsito: remoção para o depósito, notificação ao proprietário, cobrança dos débitos e, eventualmente, leilão do bem. Importante observar que as normas estaduais, municipais e distritais de organização urbana ficam mantidas, enquanto este projeto trata de normativo de trânsito.

Por fim, cabe destacar que o abandono tratado nessa proposição é um novo conceito do ponto de vista da legislação de trânsito. Sendo assim, não se exclui a previsão de abandono de bem prevista no inciso III, do art. 1.275, do Código Civil. Nesta Lei o princípio se insere na perda da propriedade, enquanto a proposta se refere a remoção de veículo abandonado em via pública, mas que ainda não se caracterizou a

perda da propriedade, podendo ocorrer tal prejuízo se houver, eventualmente, o leilão do veículo, após todo o trâmite administrativo processual.

Nestes termos, considerando o impacto social relacionado à saúde e à segurança nas áreas urbanas do país, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta emenda.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>JOAQUIM PASSARINHO</b>	<b>PA</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
/ /	



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	<b>nº do prontuário</b>
----------------------------------------------------	-------------------------

<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
-----------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se Medida Provisória nº 1.050/2021, o seguinte dispositivo:

“Art. XX. O ART. 257 DA Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

§ 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, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa originária, garantindo-se o direito de defesa previa e recurso previstos neste Código, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

**JUSTIFICAÇÃO**

As empresas de transporte de valores e de passageiros transportam cargas para terceiros mediante remuneração, portanto, devendo ser submetidas ao mesmo tratamento das ETC, nos termos da Lei 11.442/07.

<b>CÓDIGO</b>	<b>NOME DO PARLAMENTAR</b>	<b>UF</b>	<b>PARTIDO</b>
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	<b>RJ</b>	<b>PSD</b>
<b>DATA</b>	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

20/05/2021

Proposição  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.**

Autor

**DEPUTADO FÁBIO TRAD – PSD/MS**

nº do prontuário

<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. <input type="checkbox"/> Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14. ....

.....  
§ 2º No julgamento dos recursos previsto no inciso V, o infrator poderá ser representado por advogado, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, durante as sessões de julgamento, que poderá, por meio de sustentação oral, expor suas alegações.

§ 3º O CONTRAN regulamentará os procedimentos previstos no § 2º deste artigo, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

.....  
Art. 17. Compete às JARI:

I - ....

§ 1º No julgamento dos recursos previsto no inciso I, o infrator poderá ser representado por advogado, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, durante as sessões de julgamento, que poderá, por meio de sustentação

oral, expor suas alegações.

§ 2º O CONTRAN regulamentará os procedimentos previstos no § 1º deste artigo, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.” (NR)

### **JUSTIFICATIVA**

Esta emenda tem como objetivo garantir ao cidadão a defesa qualificada dos recursos relativos as infrações de trânsito quando julgadas pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, assim como pelos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

Como preceitua o art. 17 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, compete as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI “julgar os recursos interpostos pelos infratores”. Importante observar que a defesa prévia das infrações de trânsito se dá perante a autoridade que impôs a penalidade. O recurso contra multa de trânsito, primeiramente, é apresentado ao órgão autuador. Ocorrendo o não provimento, apresenta-se recurso das decisões à JARI. Assim, essa junta funciona como a primeira instância de análise de recursos de multas de trânsito. É a partir desse colegiado que o advogado passaria a atuar na defesa do cidadão, que não possui os meios técnicos para fazê-lo.

Já os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE funcionam como a segunda instância, julgando as decisões da JARI. Logo, o contraditório e a ampla defesa exercida pelos advogados ocorrerá, facultativamente, a critério do interessado, na primeira e segunda instâncias administrativas. Fica, inclusive, garantido o direito de sustentação oral para expor suas alegações, respeitando a plenitude do contraditório e da ampla defesa.

Por sua vez, é importante ressaltar que a sustentação oral é a oportunidade que tem o advogado se manifestar pessoalmente perante o colegiado e não implica necessariamente a não apresentação da peça defensiva por escrito ou em não obedecer aos critérios adotados pelo órgão julgador.

Nesse sentido, cumpre salientar que o exercício da advocacia é constitucionalmente<sup>1</sup> definido como indispensável à administração da justiça, inclusive

---

<sup>1</sup> Art. 133. O advogado é indispensável à administração da justiça, sendo inviolável por seus atos e manifestações no exercício da profissão, nos limites da lei.

em instâncias administrativas, conforme prevê o art. 7º da Lei nº 8.909, de 1994, que dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e da Ordem dos Advogados do Brasil:

*Art. 7º São direitos do advogado:*

*I – exercer, com liberdade, a profissão em todo o território nacional;*

*[...]*

*VI – ingressar livremente:*

*a) nas salas de sessões dos tribunais, mesmo além dos cancelos que separam a parte reservada aos magistrados;*

*b) nas salas e dependências de audiências, secretarias, cartórios, ofícios de justiça, serviços notariais e de registro, e, no caso de delegacias e prisões, mesmo fora da hora de expediente e independentemente da presença de seus titulares;*

*c) em qualquer edifício ou recinto em que funcione repartição judicial ou outro serviço público onde o advogado deva praticar ato ou colher prova ou informação útil ao exercício da atividade profissional, dentro do expediente ou fora dele, e ser atendido, desde que se ache presente qualquer servidor ou empregado;*

*d) em qualquer assembleia ou reunião de que participe ou possa participar o seu cliente, ou perante a qual este deva comparecer, desde que munido de poderes especiais;*

*[...]*

*X – usar da palavra, pela ordem, em qualquer juízo ou tribunal, mediante intervenção sumária, para esclarecer equívoco ou dúvida surgida em relação a fatos, documentos ou afirmações que influam no julgamento, bem como para replicar acusação ou censura que lhe forem feitas;*

*XI – reclamar, verbalmente ou por escrito, perante qualquer juízo, tribunal ou autoridade, contra a inobservância de preceito de lei, regulamento ou regimento;*

*XII – falar, sentado ou em pé, em juízo, tribunal ou órgão de deliberação coletiva da Administração Pública ou do Poder Legislativo; (grifo nosso)*

Por fim, o princípio constitucional da ampla defesa e do devido processo legal, devem vigorar em qualquer processo, seja ele administrativo ou judicial. Sendo assim, o presente projeto de lei busca garantir uma defesa qualificada nos recursos apreciados pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, assim como pelos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

Pelo exposto, estamos seguros de que a relevância dessa iniciativa haverá de receber o apoio dos nobres parlamentares.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado FÁBIO TRAD</b>	<b>MS</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
/ /	

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprime-se o artigo 3º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória.

**JUSTIFICATIVA**

A nova redação que se pretende dar ao artigo 3º da Lei nº 7408 de 25 de novembro de 1965 implica na revogação disfarçada da referida lei, atribuindo-lhe vigência provisória, ou com prazo determinado, depois do qual perderá sua eficácia.

Na prática a partir desse prazo, ou seja, de 1º de maio de 2022, estará extinta a previsão legal de tolerância consolidada há mais de meio século na legislação pátria.

Sala da Comissão, 20 de maio de 2021

**Deputado Gonzaga Patriota  
PSB/PE**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

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**

A emenda tem por objetivo dar nova redação ao artigo 257 e disciplinar a multa por não identificação do motorista com maior razoabilidade, estabelecendo multa de valor fixo a ser lavrada contra a pessoa jurídica proprietária do veículo.

Sala da Comissão, 20 de maio de 2021

**Deputado Gonzaga Patriota  
PSB/PE**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória a redação seguinte

§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do **caput**, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do **caput** e o limite técnico de capacidade máxima de tração definido pelo fabricante.

**JUSTIFICATIVA**

A capacidade máxima de tração do veículo é definida pelo fabricante considerando o conjunto tracionador. Não existe uma definição por eixo do veículo, razão pela qual sugere-se o aperfeiçoamento da redação como forma de prevenir futuras dúvidas sobre a legislação.

Sala da Comissão, 20 de maio de 2021

**Deputado Gonzaga Patriota  
PSB/PE**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050 DE 18 DE MAIO DE 2021.**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se a Medida Provisória nº 1.050/2021, onde couber, disposição nos seguintes termos:

Art. Ficam anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ao disposto no artigo 5º, parágrafo 4º da Lei nº. 13.703 de 8 de agosto de 2018.

**JUSTIFICAÇÃO**

O piso mínimo de frete tem gerado inúmeros litígios entre os contratantes de transporte, ante a falta de decisão pelo Supremo Tribunal Federal modulando a aplicação da Lei.

Enquanto não acontece uma decisão esclarecedora e definitiva, as empresas acabam acumulando um passivo oculto que no futuro acabará provocando incontornáveis consequências de falências fechamento de muitas delas com a consequente redução de postos de trabalho.

A pacificação dessas relações será de grande importância, o que será alcançado com a medida preconizada na presente emenda.

Sala das Comissões, de 2021.

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050 DE 18 DE MAIO DE 2021.**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao Art. 18 da Medida Provisória nº 1.050/2021, alteração ao nos seguintes termos:

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

...

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021.

**JUSTIFICAÇÃO**

O piso mínimo de frete tem gerado inúmeros litígios entre os contratantes de transporte, ante a falta de decisão pelo Supremo Tribunal Federal modulando a aplicação da Lei.

Enquanto não acontece uma decisão esclarecedora e definitiva, as empresas acabam acumulando um passivo oculto que no futuro acabará provocando incontornáveis consequências de falências fechamento de muitas delas com a consequente redução de postos de trabalho.

A pacificação dessas relações será de grande importância, o que será alcançado com a medida preconizada na presente emenda.

Sala da Comissões, de 2021.

Deputado Jerônimo Goergen  
Progressistas/RS

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

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**

A emenda tem por objetivo dar nova redação ao artigo 257 e disciplinar a multa por não identificação do motorista com maior razoabilidade, estabelecendo multa de valor fixo a ser lavrada contra a pessoa jurídica proprietária do veículo.

Sala da Comissão, maio de 2021

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

**EMENDA SUPRESSIVA**

**(Do Sr. André Figueiredo)**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º. Suprime o inciso II, os §§ 1º e 2º do art. 1º da Lei 7.408 de 25 de novembro de 1985, do artigo 1º. da Medida Provisória nº. 1.050, de 18 de maio de 2021:

“Art. 1º A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

.....  
.....

\_\_\_\_\_ II - doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

\_\_\_\_\_ § 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do caput e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

\_\_\_\_\_ § 2º Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular o disposto no caput e no § 1º, sem prejuízo da aplicação imediata do disposto neste artigo.

\_\_\_\_\_ § 3º Parágrafo Único Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)

“Art. 3º Esta Lei vigerá até 30 de abril de 2022.” (NR)”.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Poder Executivo pretende alterar a Lei 7.408/1985 (Lei das Balanças) sem apresentar quaisquer estudos técnicos que justifiquem o aumento da tolerância de peso por eixo.

O governo propõe significativas flexibilizações no sistema brasileiro de pesagem de carga dos veículos de transporte. O maior risco é na segurança viária, inclusive do próprio caminhoneiro e de outros usuários das rodovias.

Nota técnica que nos foi enviada pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR aponta que a completa flexibilização do controle do peso por eixo para veículos até 50 toneladas e/ou o aumento da tolerância na pesagem de eixos para 12,5% para veículos acima de 50 toneladas são medidas que aumentariam muito os riscos de acidentes nas rodovias brasileiras, considerando o desequilíbrio entre os eixos, a redução da dirigibilidade e da capacidade de frenagem dos veículos.

A Associação alega que “posicionar corretamente a carga na carroceria não apenas distribui o peso entre os eixos, mas também é fundamental para seu equilíbrio no momento da frenagem e para assegurar a dirigibilidade do veículo”.

Os projetos de veículos de carga consideram a adequada distribuição do peso nos eixos, o que deve ser verificado pela correta pesagem por eixo de todos os veículos, inclusive os de até 50 toneladas, sendo de difícil fiscalização a verificação das diversas especificações dos fabricantes de caminhões, segundo os variados modelos, sem contar veículos modificados para os quais não há especificação do fabricante.

Ressalta-se ainda que os pavimentos das rodovias, no mundo todo, são dimensionados igualmente com base no esforço repetitivo do eixo dos veículos, e não com base somente no peso bruto.

A legislação brasileira, quanto aos limites de peso bruto e por eixo, está alinhada com os demais países, inclusive os vizinhos do Mercosul, não havendo razão técnica para aumentar-se as tolerâncias. Com a melhoria tecnológica das balanças nos últimos anos, o correto seria diminuir a tolerância, e não o contrário.

É importante destacar que as rodovias não concedidas também serão prejudicadas pela medida, e que as verbas de manutenção e conservação do DNIT e dos DERs sofreram uma grande diminuição nos últimos anos.

Dessa forma, solicito aos eminentes parlamentares apoio a esta emenda de modo a serem preservadas vidas dos usuários das estradas brasileiras, e também para se evitar danos irreversíveis à qualidade das rodovias.

Sala das Comissões Mistas, 21 de maio de 2021.

Dep. André Figueiredo

PDT/CE



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**data**  
**21.05.2021**

**Proposição  
MPV 1.050/2021**

**Autor**  
**Dep. CLEBER VERDE**

**nº do prontuário**

**1 Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global**

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

**EMENDA Nº      /2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória 1050/21, o seguinte artigo:

“Art.... Fica revogado o § 5º, do art. 131, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda propõe a revogação do § 5º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Este determina que o veículo somente terá seu licenciamento liberado após a comprovação do atendimento às campanhas de recall em atraso. Entendemos que esse dispositivo pune excessivamente aquele consumidor que pagou suas taxas em dia e que por algum motivo deixou de realizar o recall de seu veículo.

Entendemos que o § 4º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao determinar que sejam registrados no documento do veículo campanhas de recall pendentes, já representa mecanismo eficaz para estimular o consumidor a regularizar a situação de seu veículo.

Pelo exposto, estamos propondo a revogação do § 5º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e pedimos o apoio dos nobres Parlamentares para o acatamento desta emenda.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021.

Deputado Federal **CLEBER VERDE**  
**Republicanos /MA**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se o § 9º-E ao artigo 271 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme redação dada pelo artigo 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, com a seguinte redação:

“Art. 2º .....

Art. 271º. ....

§9º-E. Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se o disposto neste artigo.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda pretende adequar o texto para os casos de não presença de condutor habilitado no local da infração, reforçando a necessidade de remoção do veículo nessa situação. Reforçar por exemplo que, no caso do disposto no inciso XX do artigo 181 do CTB sobre estacionar irregularmente em vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, o veículo seja removido na situação que o condutor habilitado do veículo irregular não apareça.

Portanto, para sanar quaisquer dúvidas sugerimos a presente emenda.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021

Deputado **BOHN GASS**  
**PT/RS**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Modifica-se o § 2º, do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, com redação dada pelo artigo 1º da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, com a seguinte redação:

“Art. 1º.....  
Art. 1º.....

§ 2º. Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular o disposto no caput e no § 1º, até o dia 31 de março de 2022, sem prejuízo de aplicação imediata do disposto neste artigo.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Na justificativa da presente Medida Provisória, é argumentado que o prazo incluído no artigo 3º da Lei nº 7.408, de 1985, com a previsão de que a lei vigerá até o dia 30 de abril de 2022, tem a finalidade de permitir que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) realize estudos para avaliar os percentuais definidos e elaborar a devida regulamentação, conforme a previsão do parágrafo 2º do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 1985.

Portanto, para assegurar que tal regulamentação seja efetivada dentro do prazo do artigo 3º da Lei, introduzimos o prazo no § 2º que dispõe sobre a regulamentação via Contran.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021

Deputado **BOHN GASS**  
**PT/RS**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1050/2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA N°**

Art. 1º O art. 2º da Medida Provisória nº 1050, de 2021 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....  
Art. 271. ....  
.....

§ 9º-A Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será 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 **trinta** dias, para regularizar a situação, e será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião.

....." (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta emenda se resume a ampliar de 15 dias para 30 dias o prazo a disposição do condutor infrator para regularizar a sua situação. O prazo de 15 dias muitas vezes é dificultado nas hipóteses em que o condutor esteja em localidade de difícil acesso a órgãos de fiscalização de trânsito para efetuar a regularização. Por esse motivo se pondera a ampliação desse prazo para 30 dias.

Por isso, rogo aos pares a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2021.

**Deputado IGOR TIMO  
Podemos/MG**

**EMENDA Nº - CM**  
(ao MPV nº 1050, de 2021)

Suprimam-se os arts. 1º e 3º da Medida Provisória nº 1050, de 2021.

**JUSTIFICAÇÃO**

O art. 1º da MPV 1050, de 2021, altera o art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, que dispõe sobre a tolerância na pesagem de carga em veículos de transporte, a fim de aumentar o limite de tolerância de 10% para 12,5% na pesagem por eixo, além de admitir uma tolerância superior a 12,5% para os veículos com peso bruto total (PBT) inferior a 50 toneladas, respeitada a tolerância de 5% prevista para o peso bruto total. O art. 3º revoga o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985.

Contudo, segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, a referida alteração aumentaria muito os riscos de acidentes nas rodovias brasileiras, considerando o desequilíbrio entre os eixos, a redução da dirigibilidade e da capacidade de frenagem dos veículos. Posicionar corretamente a carga na carroceria não apenas distribui o peso entre os eixos, mas também é fundamental para seu equilíbrio no momento da frenagem e para assegurar a dirigibilidade do veículo.

Ademais, o controle do peso dos veículos é vital para a garantia da vida útil das Obras-de-Arte Especiais (pontes e viadutos) e dos pavimentos. O excesso no peso por eixo impacta na redução da vida útil das pontes e viadutos, bem como implica fortemente na redução da vida útil dos pavimentos das rodovias, com prejuízos para toda a sociedade.

Nesse sentido, a fim de garantir a segurança no trânsito, contamos, portanto, com o apoio dos nobres senadores para o acolhimento desta emenda supressiva.

Sala das Sessões,

SENADOR FABIANO CONTARATO

**EMENDA Nº - CM**  
(ao MPV nº 1050, de 2021)

Suprime-se o art. 2º da Medida Provisória n. 1050, de 2021.

**JUSTIFICAÇÃO**

O art. 2º da MPV 1050, de 2021, acrescenta parágrafos ao art. 271 do CTB, buscando evitar a remoção do veículo em situações de irregularidade, desde que comprovadas pelo agente da autoridade de trânsito as condições de segurança para circulação daquele veículo. Além disso, estabelece que, caso o condutor ou proprietário do veículo não venha a sanar a irregularidade no prazo previsto, não superior a 15 dias, será feito registro de restrição administrativa no Renavam e o veículo estará passível de ser removido ao depósito.

Entendemos que as alterações propostas são uma sinalização de que as situações irregulares não têm consequência. Abrandar a severidade da reprimenda estimula a prática da irregularidade.

Nesse sentido, a fim de garantir a segurança no trânsito, contamos, portanto, com o apoio dos nobres senadores para o acolhimento desta emenda supressiva.

Sala das Sessões,

SENADOR FABIANO CONTARATO

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1050, DE 2021.**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985,  
e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -  
Código de Trânsito Brasileiro.

### **EMENDA ADITIVA**

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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.

(...)

§4º- nas estradas localizadas num raio de sessenta quilômetros do polo gerador de tráfego de que trata o artigo 93 desta lei, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante e regulamentação do CONTRAN.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Quando da instalação de projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito é necessário que haja a interveniência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, ou seja, além das licenças municipais, sob responsabilidade de outros setores da Prefeitura, ocorra a anuênciia do órgão de trânsito competente, para que se avalie o impacto que aquela construção acarretará ao tráfego local. Sendo assim, não há órgão competente melhor para autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, do que os próprios órgãos que regulamentam sobre o projeto de edificação que possa transformar-se

em polo atrativo de trânsito. Cumpre destacar que a proposição se destina a empreendimento agroindústrias localizadas no interior do país que tem sua matéria prima no entorno da unidade de processamento, não se aplicando a grandes deslocamentos de carga pelo país.

Sala da Comissão, em de de 2021

Deputado Zé Vitor PL/MG

# **MEDIDA PROVISÓRIA N° 1050, DE 2021.**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

## **EMENDA MODIFICATIVA**

A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º .....

§ 3º Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.

I – Nas estradas, excepcionalmente, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

(...)

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

E preciso destacar a inaplicabilidade dos limites de peso bruto as vias particulares sem acesso à circulação pública na forma da redação vigente até a edição da presente medida provisória para elidir o risco de interpretações

equivocadas por meio dos órgãos de fiscalização sobre esse espaço que se apresenta de modo diverso em todo o território brasileiro de forma perene, não podendo a sua vigência ficar restrita a um período sob pena de gerar tremenda insegurança jurídica.

Segundo dados da CNT em seu “Anuário do Transporte 2019”, a malha rodoviária total do país é de 1.720.700,3 km em 2019, sendo 12,4% pavimentados (213.452,8 km).

Toda essa estrutura, localiza-se em boa medida no interior do país, em áreas rurais e de baixo povoamento. São vias normalmente abertas e mantidas pelos empreendimentos que se localizam nessas localidades e que as usam para transporte de matéria prima, e tem baixo volume diário médio de veículos.

A sua utilização para dar maior eficiência aos negócios que ali se estabelecem deve ser matéria de autorização pelo Poder local, que conhecedor de suas características e peculiaridades poderá estabelecer condições mais assertivas que uma regra geral que desconheça essas peculiaridades

Sala da Comissão, em de de 2021

Deputado Zé Vitor PL/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

20/05/2021

Proposição  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.**

Autor

**DEPUTADO VERMELHO – PSD/PR**

nº do prontuário

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24 .....

.....  
§ 3º A pontuação prevista no art. 259 não se aplica às infrações de estacionamento e de parada nas áreas onde há sistema de estacionamento rotativo pago, conforme definição do inciso X do *caput*, sem prejuízo da penalidade de multa.

.....” (NR)

### JUSTIFICATIVA

Esta emenda tem como objetivo não computar a pontuação na Carteira Nacional de Habilitação - CNH dos condutores pelo cometimento de infrações de estacionamento e parada onde há sistema de estacionamento rotativo pago, sem prejuízo da penalidade de multa.

Primeiramente, é preciso abordar a situação do transporte de carga. Esses veículos no seu processo de carga de descarga ficam vulneráveis a fiscalização, uma vez que as cidades não dispõem de pontos de parada e estacionamentos destinados aos entregadores de mercadorias.

A maior consequência disso é a elevação da pontuação da CNH do motorista, justamente a parte mais frágil nessa cadeia de serviços. A multa é direcionada ao proprietário do veículo, o que não afeta a sua lucratividade, enquanto o condutor depende da habilitação para exercer sua profissão. Essa realidade se impõe a todos que exercem atividade remunerada em veículo automotor como o moto-táxi, os motoristas de aplicativo, os condutores de van escolar e os trabalhadores do transporte de turismo.

Independentemente de exercer ou não atividade remunerada em veículo, importante considerar que a infração de trânsito de estacionamento e parada onde há sistema de estacionamento rotativo pago é de baixo potencial lesivo, algo que não coloca em risco a vida das pessoas como o excesso de velocidade ou a passagem pelo sinal vermelho. Logo, aplica-se a multa devida, mas sem a imputar a pontuação, uma vez que isso pode comprometer a mobilidade de muitas famílias e o trabalho de muitos cidadãos.

Recentemente o Congresso Nacional aprovou o PL nº 3.267/2019 com profundas mudanças ao Código de Trânsito Brasileiro. Umas dessas alterações foi a ampliação dos pontos na CNH de 20 (vinte) para 40 (quarenta). Há inclusive um escalonamento conforme a gravidade da infração. Assim, pelo baixo potencial lesivo do que se propõe neste projeto é justificável a não pontuação pelas infrações de estacionamento e parada.

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado VERMELHO</b>	PR	PSD

DATA	ASSINATURA
/ /	



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição</b>
<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>		

<b>Autor</b>		<b>nº do prontuário</b>
<b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>		

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>		<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>					

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

"Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 279-A. O veículo abandonado, deteriorado ou acidentado será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, componente do Sistema Nacional de Trânsito, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

§1º A remoção do veículo acidentado será realizada quando não houver responsável pelo bem no local do acidente.

§2º Aplica-se a remoção de veículo abandonado, deteriorado ou acidentado as disposições constantes do artigo 328, sem prejuízo das demais disposições deste código." (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

É comum a constatação de veículos abandonados em via pública pelos agentes da autoridade de trânsito, por vezes não se enquadram nas penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Desta forma, transformou-se em um enorme problema, na grande maioria das cidades brasileiras, além de ocupar o espaço público útil, impedir o estacionamento regular de outros veículos, poluir o meio ambiente urbano, bem como trazer prejuízos à segurança, e à saúde, uma vez que permite o acúmulo de sujeira, água e depósito de dejetos, aumentando a incidência de uma série de doenças na comunidade local, também se transformou em esconderijo de criminosos.

É mister a necessidade de criar dispositivo no Código que possibilite aos agentes de trânsito tomarem medidas para remoção destes veículos aos pátios, desde que seguindo os ritos de notificação para que seus proprietários possam reaver o bem.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	<b>RJ</b>	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição</b>
<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>		

<b>Autor</b>		<b>nº do prontuário</b>
<b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>		

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>		<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>					

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa em recebê-la será considerada válida para todos os efeitos.

.....

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

.....

§ 6º O prazo para expedição das notificações das penalidades previstas no art. 256 é de 180 (cento e oitenta) dias, ou de 360 (trezentos e sessenta) dias se houver interposição de defesa prévia, contados:

I – no caso das penalidades dos incisos I e II do art. 256, a partir da data do conhecimento da infração;

II – no caso das demais penalidades do art. 256, a partir da conclusão do processo administrativa da penalidade que lhes der causa.

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A busca por melhorias nos procedimentos dos órgãos de trânsito em relação ao cidadão conforme contido na MP 1050/2021 exige que se aproveite a oportunidade para corrigir algumas lacunas do CTB.

A alteração trazida pela Lei 14.071/2020 ao art. 282, limitando o prazo para expedição da notificação da penalidade, foi importante para trazer segurança jurídica à relação do Poder Público com o cidadão. No entanto, a redação não contemplou as diferentes penalidades previstas no art. 256, dificultando a interpretação e aplicação da norma.

O que se pretende com a presente proposta é adequar a redação. A modificação não afeta o mérito do que foi aprovado anteriormente no Congresso Nacional e se transformou na Lei 14.071/2020; tão somente traz os devidos ajustes para estabelecer o marco adequado para a contagem do prazo para expedição das notificações de penalidade.

Além disso, traz ao texto legal a previsão de que a recusa, assim como a desatualização do endereço do destinatário, valida a notificação.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	<b>PSD</b>
DATA	ASSINATURA		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	<b>nº do prontuário</b>
----------------------------------------------------	-------------------------

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 282-B. As notificações de autuação e de penalidade de multa expedidas no interstício legal para comunicação de venda ou de transferência do veículo serão consideradas válidas se entregues no endereço do antigo ou do novo proprietário, devendo ser feita a transferência de responsabilidade quando da atualização cadastral junto ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possibilitarão a atualização do endereço por meio postal ou eletrônico, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 2º Para envio das notificações cujo endereço do infrator não conste no RENAVAM, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

I - no caso de pessoa física que tenha habilitação para conduzir veículo automotor, deverá ser utilizado o endereço constante do RENACH; e

II - nos demais casos, poderá ser utilizado o endereço obtido no momento do preenchimento do auto de infração ou, nos termos de convênio ou outro

tipo de acordo, o endereço constante de bases de dados de outros órgãos ou entidades federais ou da respectiva unidade da Federação.

Art. 282-C. O pagamento das multas é de responsabilidade do atual proprietário, sem prejuízo do direito de regresso.”

Art. 282-D. O comparecimento espontâneo do proprietário ou do infrator não notificado junto ao órgão de trânsito responsável pela aplicação de penalidade supre eventual falha no processo de notificação, considerando-se como notificação válida para todos os efeitos, devendo ser concedidos novos prazos de defesa, recurso, pagamento ou outros prazos previstos neste Código, no que couber.

Art. 282-E. A notificação por infração cometida com veículo licenciado no exterior que não puder ser entregue ao condutor será feita no sítio eletrônico do órgão máximo executivo da União, considerando-se notificação válida para todos os efeitos.”

Art. 282-F. Na impossibilidade de se realizar quaisquer das notificações por meio postal ou tecnológico, a autoridade de trânsito comunicará o autuado por meio de edital no sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.”” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei 14.071/2020 trouxe importantes modificações no CTB, especialmente sobre o processo administrativo de trânsito. Aproveitamos a oportunidade para ajustar aspectos que ainda não são tratados pelo CTB, em especial destacamos:

- o envio de notificações, considerando o interstício entre a comunicação de venda e a transferência é um problema difícil de ser tratado. Algumas vezes, infrações gravíssimas acabam sendo arquivadas por essa causa. Aqui pretende-se deixar clara a validade dessas notificações.

- o local de busca do endereço do destinatário das notificações, bem como a forma de atualização dos endereços é fundamental para preservar o direito de ampla defesa, contraditório e devido processo legal do cidadão.

- A centralização das comunicações de trânsito é essencial para o cidadão. Ter que buscar em diversas fontes para saber se existe alguma infração

imposta pelos órgãos de trânsito é um grave problema que tem prejudicado as pessoas. Assim, a proposta de tornar o portal do DENATRAN um canal de comunicação ao cidadão brasileiro vai aumentar a eficiência de comunicação do Estado Brasileiro, dando mais transparência aos atos públicos.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	<b>RJ</b>	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Proposição**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.**

**Autor**

**DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ**

**nº do prontuário**

**1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3. Modificativa    4  Aditiva    5.  Substitutivo global**

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se aos arts. 2º e 3º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 285. O recurso previsto no § 2º do art. 282 será interposto perante a autoridade que imputou a penalidade.

§ 1º O recurso intempestivo ou interposto por parte ilegítima não terá efeito suspensivo.

§ 2º Recebido o recurso tempestivo, a autoridade o remeterá à JARI, no prazo de dez dias, contado da data de sua interposição.

§ 3º REVOGADO.

.....  
§ 5º O recurso intempestivo será arquivado.

.....” (NR)

“Art. 3 Ficam revogados:

I - o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985; e

II - o § 3º do art. 285 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A busca por melhorias nos procedimentos dos órgãos de trânsito em relação ao cidadão conforme contido na MP 1050/2021 exige que se aproveite a oportunidade para corrigir algumas lacunas do CTB.

Desde a edição do CTB, o art. 285 faz referência ao art. 283, que foi vetado, dificultando a interpretação e aplicação da norma. O que se pretende com a presente proposta é adequar a redação. Além disso, corrige a falha da norma que estabelece que o recurso não tem efeito suspensivo. Essa redação tem levado os órgãos de trânsito a cobrarem a multa mesmo quando o recurso foi protocolado tempestivamente, o que tem exigido a interferência do Judiciário para corrigir essa falha. Assim, com a nova redação fica claro que o recurso tempestivo e apresentado por parte legítima deve suspender os efeitos da penalidade. Para isso também será necessário revogar o § 3º do art. 285.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	<b>PSD</b>
DATA	ASSINATURA		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição</b>
<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>		

<b>Autor</b>		<b>nº do prontuário</b>
<b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>		

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>		<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	--	---------------	------------------	---------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 289.....

.....

Parágrafo único. No caso do inciso I do caput deste artigo:

a) quando houver apenas uma Jari, o recurso será julgado por seus membros;

b) poderão ser formados novos colegiados especiais sempre que necessário, compostos pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais dois Presidentes de Junta, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 289-A. O não julgamento dos recursos de que tratam os arts. 285 e 288 no prazo de 12 (doze) meses, contado a partir do recebimento no processo no respectivo órgão julgador, ensejará a prescrição da pretensão punitiva.”” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A recente alteração do art. 289 do CTB trouxe uma dinâmica maior ao julgamento dos recursos em segunda instância. As infrações graves e gravíssimas, antes julgadas pelo Contran, passaram a ser atribuição dos Colegiados Especiais, ficando ao Contran as atribuições mais essenciais de coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e regulamentação do CTB. No entanto, a forma como os colegiados especiais são compostos limitam a capacidade de julgamento, já que permitem a criação de apenas um colegiado especial por órgão, podendo gerar a saturação de sua capacidade de julgamento, o que poderá levar à impunidade.

Por outro lado, estamos propondo uma limitação de prazo para julgamento dos recursos, a fim de que o cidadão não fique ad eterno na dependência da capacidade dos órgãos julgadores. Por essa razão propomos um prazo máximo de 12 (doze) meses, findos os quais ocorrerá a prescrição da pretensão punitiva.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	<b>RJ</b>	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição</b>
<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>		

<b>Autor</b>		<b>nº do prontuário</b>
<b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>		

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>		<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
---------------	--	---------------	------------------	---------------	---------------

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por no mínimo cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração de trânsito.

§ 1º Os documentos previstos no caput poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados por meio digital, desde que assegurada a autenticidade, fidedignidade, confiabilidade e segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, nesse caso, a sua guarda física.

§ 2º O CONTRAN regulamentará a geração, tramitação, arquivamento, armazenamento e eliminação de documentos eletrônicos e físicos gerados em decorrência da aplicação das disposições deste Código.

§ 3º Na hipótese dos §§ 1º e 2º, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP – Brasil.”” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A busca por melhorias nos procedimentos dos órgãos de trânsito em relação ao cidadão conforme contido na MP 1050/2021 exige que se aproveite a oportunidade para corrigir algumas lacunas do CTB.

A tramitação eletrônica de documentos é uma realidade nos órgãos públicos, inclusive de trânsito, portanto é necessário atualizar a redação do art. 325 do CTB.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Proposição  
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.**

**Autor  
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ**

**nº do prontuário**

**1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3. Modificativa    4  Aditiva    5.  Substitutivo global**

**Página    Artigo    Parágrafo    Inciso    Alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa originária, garantindo-se o direito de defesa previa e recurso previstos neste Código, na forma estabelecida pelo CONTRAN.”” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O cálculo atualmente utilizado para aplicação da chamada multa por não identificação do infrator tem gerado dificuldades tanto para os órgãos de trânsito quanto para os proprietários de veículos.

Há casos que sequer a multa é aplicada, gerando grandes riscos à segurança de trânsito, considerando que se o infrator não for identificado, não haverá a modificação de comportamento, pois haverá apenas a multa.

Com a presente modificação haverá maior segurança jurídica para essa importante penalidade, pois o que se pretende é identificar o infrator e não estimular a não

adoção dessa providência.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	<b>RJ</b>	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	<b>nº do prontuário</b>
----------------------------------------------------	-------------------------

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

### **EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, as seguintes alterações:

“Art. 20.....

.....  
XV – realizar perícia nos locais de acidentes de trânsito.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece várias atribuições à Polícia Rodoviária Federal (PRF), mas é omisso quando se trata do atendimento de acidente de trânsito, que têm acarretado para o nosso país um alto custo socioeconômico e, em razão da magnitude do problema, a implementação de esforços para conter e reverter a tendência crescente de fatalidade e da gravidade nesse tipo de ocorrência tornou-se prioridade nas instituições públicas responsáveis pela gestão do trânsito. Nesse sentido, destaca-se a importância da perícia de acidentes de trânsito, tendo em vista que possibilita a elaboração de documentos com utilização de métodos científicos para elucidação desses sinistros.

A perícia nos acidentes de trânsito será capaz de provar a necessário de realização de obras estruturantes buscando a solução definitiva de algumas causas de acidentes, com objetivo de atender a Lei nº 13.614, de 2018 que estabeleceu o Plano de redução de Mortes e Lesões no Trânsito, estabelecendo uma meta ambiciosa para a década de 2018 a 2028.

A realização de perícia em acidentes de trânsito pela PRF está prevista nos Decreto nº 1.655/95 e 9.662/2019, na Portaria MJ nº 224/2018 (Regimento Interno da PRF) e no Plano Estratégico da PRF (Portaria DG nº 28/2014).

Decreto nº 1.655, de 1995 (Define a competência da Polícia Rodoviária Federal,

e dá outras providências)

(...)

V - realizar perícias, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagemalcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; Decreto 9.662, de 2019: Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Justiça e Segurança Pública, remaneja cargos em comissão e funções de confiança e transforma cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS.

Art. 47. A Polícia Rodoviária Federal cabe exercer as competências estabelecidas no § 2º do art. 144 da Constituição, no art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código Nacional de Trânsito, no Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995, e, especificamente:

(...)

V - realizar perícias de trânsito, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagemalcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; PORTARIA Nº 224, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2018. (Aprova o Regimento Interno da Polícia Rodoviária Federal)

(...)

V - realizar levantamentos de locais, boletins de ocorrências, perícias de trânsito, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, além de investigações imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;

Negritei

A atividade pericial na PRF tem possibilitado a criação de uma base de dados mais confiável, retratando com maior fidedignidade os motivos pelos quais os acidentes ocorreram e permitindo melhor entendimento das circunstâncias que envolveram tais eventos. As informações produzidas com os laudos periciais são importantes para orientar políticas públicas para melhoria da segurança viária, visto que possibilita realização de intervenções mais eficientes e focadas nos reais problemas.

A atividade de Perícia em Acidentes de Trânsito traz, indubitavelmente, inúmeras vantagens, especialmente no que se refere ao fortalecimento da imagem institucional perante a sociedade e a outros órgãos da Administração Pública. Diante da competência legal e dos inúmeros ganhos institucionais e sociais, e com vistas a alcançar as metas do Plano Nacional de Redução de Mortes - PNRM, projeto estratégico do Ministério da Justiça e Segurança Pública, a PRF planeja implantar a atividade pericial em âmbito nacional, com laudos e pareceres produzidos com o menor impacto possível nas atividades finalísticas já desempenhadas pela instituição, entregando à sociedade um trabalho perceptivelmente mais consistente e relevante.

A perícia em acidentes de trânsito tem potencial para:

Orientar programas de prevenção de acidentes de trânsito;
Produzir prova científica, essencial à instrução processual (cível ou criminal), à Polícia Judiciária, Ministério Público e Poder Judiciário, participando nos esforços para a redução da impunidade nos acidentes de trânsito;
Contribuir para a redução dos custos decorrentes de acidentes de trânsito;
Subsidiar à Advocacia-Geral da União (AGU) e à Previdência Social nas Ações Regressivas de Trânsito, ajuizadas em desfavor dos causadores de acidente de trânsito nas rodovias federais, visando resarcir os valores pagos pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) a título de indenização e pensão à família das vítimas, bem como as parcelas futuras;
Solidificar a imagem da PRF como instituição policial de excelência e indutora de políticas públicas de segurança viária;
Apontar imperfeições estruturais e arquitetônicas na rodovia, com expressivo apoio à melhoria da segurança viária;
Colaborar com os órgãos de controle de tráfego e de infraestrutura viária através de estudos de caso e do histórico de acidentes, analisados em maior profundidade;
Identificar pontos a melhorar na segurança veicular e possíveis defeitos de fabricação;
Estimular mudanças no comportamento do usuário do trânsito, identificando atitudes humanas inadequadas em acidentes de trânsito; e
Cooperar por meio de parcerias com o universo acadêmico, em busca de soluções concretas para a questão da segurança viária.
Por se tratar de importante emenda para melhorar a atuação da Polícia Rodoviária Federal por meio da perícia podendo agir tecnicamente para implantar a prevenção de futuros acidentes, esperamos vê-la aprovada nesta Comissão.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
20/05/2021			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b>	<b>nº do prontuário</b>
<b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

### **EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, as seguintes alterações:

“Art. 20.....

.....  
XIV – exercer a fiscalização e o controle de velocidade nas rodovias sob sua circunscrição.”  
(NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A proposta tem por finalidade estabelecer às atribuições da PRF a execução irrestrita da fiscalização e o controle de velocidade nas rodovias sob sua circunscrição, permitindo com isso, que se utilize inclusive de radares fixos.

De acordo com o estudo<sup>1</sup>, realizados pelo órgão norte-americano Insurance Institute for Highway Safety<sup>2</sup> nos últimos 20 anos, os aumentos de velocidade custaram cerca de 33 mil vidas em acidentes a cada aumento de 8 km/h nos limites de velocidade máxima resultaram em um crescimento de 4% nas mortes. Quando se fala apenas de rodovias, o mesmo aumento de velocidade gera 8% mais acidentes fatais. O excesso de velocidade é uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil.

O estudo revela ainda que o excesso de velocidade é uma das principais causas de acidentes de trânsito no Brasil. “A velocidade inadequada reduz o tempo disponível para uma reação eficiente em caso de perigo, além

<sup>1</sup> <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/estudo-liga-alta-velocidade-mortes-no-transito-2/#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20estudo,acidentes%20de%20tr%C3%A2nsito%20no%20Brasil>.

<sup>2</sup> <https://www.unifor.br/web/osv/pesquisas-apontam-velocidade-como-principal-causa-de-mortes-no-transito-em-todo-o-mundo>

disso, quanto maior a velocidade, maiores serão as consequências no caso de um acidente”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor da Tecnodata Educacional.

Celso Mariano destaca que a velocidade máxima nem sempre é uma velocidade segura. “O bom senso manda que a velocidade seja compatível com todos os elementos do trânsito, principalmente às condições adversas. Mesmo velocidades baixas podem ser incompatíveis como em caso de aglomerações ou outras situações de risco”, conclui Mariano.

Ultrapassar o limite de velocidade permitido é apontado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como uma das principais causas de acidentes do mundo<sup>3</sup>. De acordo com o Relatório de Status Global de Segurança Viária da ONU de 2018, acidentes de trânsito são, hoje, a principal causa de morte de pessoas entre 5 e 29 anos e ainda, que cerca de 1,3 milhão de vidas são perdidas anualmente no trânsito mundial.

Diante desses estudos é importante que a fiscalização e controle de velocidade seja realizada pela PRF órgão constitucionalmente competente para este tipo de fiscalização.

Ocorre que as rodovias federais possuem, atualmente, fiscalização do Departamento de Infraestrutura Terrestre (DNIT) e pelas concessionárias que administram as rodovias federais concedidas, criando insegurança jurídica para os usuários das rodovias federais, além de não estabelecer critérios objetivos para o uso de equipamentos de fiscalização, ignorando muitas vezes os dados estatísticos de acidentes da Polícia rodoviária Federal, criando verdadeiras armadilhas arrecadatórias não deixando claro o objetivo da redução de acidentes.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
20/05/2021			

<sup>3</sup> Ultrapassar o limite de velocidade permitido é apontado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como uma das principais causas de acidentes do mundo. De acordo com o [Relatório de Status Global de Segurança Viária da ONU de 2018](#), acidentes de trânsito são, hoje, a principal causa de morte de pessoas entre 5 e 29 anos e ainda, que cerca de 1,35 milhão de vidas são perdidas anualmente no trânsito mundial



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	<b>nº do prontuário</b>
----------------------------------------------------	-------------------------

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

"Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 25-B. A pessoa física ou jurídica interessada em qualquer procedimento administrativo junto aos órgãos e entidades de trânsito, em que seja prescindível o comparecimento ou atuação pessoal, poderá ser representada por despachante documentalista credenciado, nos termos de regulamento do Contran.

....." (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O despachante documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação. Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de 2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito.

Quando fui presidente do DETRAN/RJ, entre 2003 e 2005, baixei a portaria nº 3.414, de 10 de janeiro de 2005, regulamentando a atuação dos despachantes regularmente inscritos no Conselho Regional dos Despachantes

Documentalistas do Estado do Rio de Janeiro, com base na Lei Federal nº 10.602/2002. Continuo entendendo a necessidade de estabelecer procedimentos legais para o desempenho das atividades da categoria. Isso garante a segurança dos trabalhadores e a melhor prestação de serviços à população.

Assim como o Rio de Janeiro, outros Estados também criaram leis específicas sobre essa representação, como o Estado do Rio Grande do Sul, que aprovou a Lei nº 14.475, de 21 de janeiro de 2014, no entanto a Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Por essa razão apresento este projeto de lei para deixar claro no Código de Trânsito Brasileiro que qualquer pessoa, física ou jurídica, pode se fazer representar por um despachante documentalista. Destaco que não se trata de uma obrigação, mas uma faculdade do cidadão, em qualquer demanda administrativa junto aos órgãos de trânsito, de buscar o apoio de um despachante.

Muitas vezes, a pessoa tem compromissos que o impedem de ter que se deslocar ao órgão de trânsito e enfrentar filas e protocolos que demandam muitas horas de seu tempo, sendo que a maior parte das demandas pode ser realizada por meio do despachante documentalista.

É necessário que se valorize e se respeite a atuação desse importante profissional e que se dê instrumentos aos cidadãos e aos órgãos públicos para uma adequada prestação desse serviço.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

		<b>Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 2021.</b>
--	--	------------------------------------------------------------

<b>Autor</b> <b>DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ</b>	<b>nº do prontuário</b>
----------------------------------------------------	-------------------------

<b>1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>				

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.050/2021, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 105 .....

.....  
VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores, de acordo com regulamentação do Contran;

IX – para os veículos de transporte e condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, dispositivo de segurança que impossibilite o deslocamento do veículo com as portas abertas.

.....  
§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dados registrados pelos dispositivos referidos nos incisos II e VIII, na

forma da regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados à fiscalização em cumprimento às suas disposições.

§ 8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o § 7º, as instituições públicas nele referidas poderão requisitá-las, a qualquer tempo, dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras ou concessionárias de veículos, nacionais ou importados.

§ 9º Os dispositivos de que tratam os incisos VIII e IX do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão incorporados progressivamente aos veículos novos fabricados a partir de um ano da data de publicação desta Lei, na forma definida pelo CONTRAN.

.....

Art. 250 .....

.....

IV – deixar de manter a porta fechada:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização;

Parágrafo único. No caso de transporte público coletivo de passageiros ou de escolares a infração de que trata o inciso IV será de natureza gravíssima.”” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A violência no trânsito vem atingindo patamares alarmantes no Brasil. Morre uma pessoa nas vias públicas a cada doze minutos e o número de feridos é ainda muito maior, chegando a dez vezes mais. Na tentativa de combater esse quadro crítico, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece uma lista de equipamentos considerados obrigatórios para os veículos em circulação no País, sempre com foco na segurança. Entendemos, contudo, que essa lista pode ser melhorada com a inclusão de dois

dispositivos que julgamos primordiais para alcançar o objetivo de reduzir o número de vítimas no trânsito.

O primeiro desses dispositivos é o gravador de dados relativos ao deslocamento do veículo – em inglês, esse dispositivo é chamado de Event Data Record, ou simplesmente EDR. Popularmente conhecido como caixa preta, esse equipamento é fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, pois permite resgatar importantes dados do veículo, como a

velocidade desenvolvida no instante de uma colisão ou a identificação de alguma eventual falha mecânica ou eletrônica. Isso facilita o trabalho investigativo, permitindo reconstituir a dinâmica do evento e, assim, estabelecer a causa do acidente.

Além de responsabilizar culpados, conhecer as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito permite aos gestores do trânsito adotar programas de prevenção de futuros eventos. Assim, os dados extraídos dos dispositivos de gravação servirão também para a proposição

de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, entre outras.

A instalação desse dispositivo é extremamente simples e o incremento no preço de venda do veículo será pequeno, posto que todos os veículos dotados de airbag (equipamento obrigatório já elencado no inciso VII do art. 105 do CTB) já possuem um módulo de controle (computador de bordo) que

mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim, ao ativar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos segundos imediatamente anteriores, a força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o sistema antitravamento do freio (ABS) entrou em funcionamento e até mesmo identificar defeito mecânico do veículo.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava

as informações de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as

próprias montadoras visando à sua proteção e defesa em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no País em 2017.

É oportuno lembrar que estamos na década de ação pelo trânsito seguro (2011-2020), na qual governos de todo o mundo, inclusive o brasileiro, comprometem-se a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito. O aperfeiçoamento do processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados é uma dessas medidas, tanto para

melhorar a eficácia na punição de infratores e criminosos do trânsito, quanto para auxiliar a implantação de ações preventivas.

Fica, assim, evidenciada a importância e a viabilidade de se exigir que todos os veículos saiam de fábrica com esse dispositivo. Impõe-se, ainda, que os fabricantes disponibilizem os dados decodificados, em formato possível de ser lido e analisado pela autoridade policial responsável pela investigação do acidente.

Outro importante dispositivo para conferir mais segurança aos ocupantes dos veículos de transporte de escolares e de transporte público coletivo é aquele que impede que esses veículos se movimentem com as portas abertas.

Apesar de parecer absurdo, não é difícil observar ônibus e micro-ônibus trafegando com as portas abertas, sob a alegação de refrescar a temperatura interna do veículo e promover maior conforto aos usuários. Há ainda casos em que os veículos que se deslocam com as portas abertas em razão de

superlotação. Na verdade, situações como essas colocam em risco a vida e a integridade física dos passageiros. Não são raros os casos de acidentes nessas condições, especialmente no trânsito urbano, inclusive com mortes ou lesões permanentes.

A proposta vai, assim, no sentido de eliminar a possibilidade de o motorista negligenciar a segurança dos passageiros, obrigando a instalação de dispositivo que impeça que o veículo se desloque com as portas abertas. Todavia, como os atuais

veículos não serão obrigados a instalar esse dispositivo e considerando que o mesmo pode ser fraudado posteriormente, necessário será prever uma infração ao condutor do veículo que transitar com as portas abertas colocando em risco a segurança dos passageiros, lembrando que, na maioria dos casos, esse transporte coletivo é realizado com as pessoas sendo transportadas em pé, sem uso do cinto de segurança, o que potencializa o risco de acidentes.

Como o comportamento de transitar com as portas abertas pode abranger qualquer veículo estamos diferenciando o transporte coletivo de passageiros e o transporte de escolares dos demais veículos, sendo mais grave para os primeiros.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado Hugo Leal</b>	RJ	<b>PSD</b>
DATA	<b>ASSINATURA</b>		
/ /			



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Eduardo Gomes**

**EMENDA N° - PLEN**  
(à MPV nº 1.050, de 2021)

Inclua-se o seguinte parágrafo único no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 2º da MPV nº 1.050, de 2021:

**“Art. 2º .....**

**‘Art. 209. ....**

*Parágrafo único.* Para efeito do disposto neste artigo, veículos com peso bruto total inferior a 6.000 kg e suas combinações estão isentos da obrigatoriedade de adentrar às áreas destinadas à pesagem’ (NR)’

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Portaria do Departamento Nacional de Trânsito nº 870, de 2010, e suas alterações, que estabelece os requisitos específicos mínimos do sistema automático não metrológico para a fiscalização das infrações previstas no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro, ao tratar da conduta de deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos, entende que veículos pesados correspondem a ônibus, microônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, reboque ou semirreboque e suas combinações.

Por sua vez, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 210, de 2006, ao definir os limites máximos de peso bruto total – PBT e peso bruto transmitido por eixo de veículo, nas superfícies das vias públicas, limita o peso bruto por eixo isolado de dois pneumáticos a seis toneladas.

É sabido que a pesagem de veículos se faz necessária em função da conservação das pistas e que a mesma tem por finalidade prevenir o desgaste acelerado dos pavimentos.

Entretanto, levando em consideração que os reboques, semireboques e suas combinações com menos de seis toneladas de PBT por eixo contribuem de forma menos significativa para a deterioração das vias, por não estarem transferindo ao pavimento uma carga excessiva e também considerando que a passagem de veículos de passeios acoplados de reboques, trailers e afins apenas aumentam o fluxo de veículos desnecessariamente na fila de pesagem dos veículos maiores, entendo que a sua dispensa da verificação de peso é medida pertinente.

Ressalto que objetivo da medida é que os reboques e semireboques com peso bruto total inferior a seis toneladas não sejam considerados veículos pesados, não sendo necessária à sua entrada nos postos de pesagem.

Conto com o apoio dos nobres congressistas para aprovação dessa emenda.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GOMES



MPV 1050  
00039

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### EMENDA N° DE 2021 (à MPV nº 1050, de 2021)

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 1050, de 18 de maio de 2021, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

### EMENDA DE PLENÁRIO

O artigo 2º da Medida Provisória 1.050, de 18 de maio de 2021 passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

“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.

.....

#### Anexo I

AGENTE DE TRANSITO servidor civil efetivo do órgão ou entidade executivo de transito e rodoviário com função de fiscalização de transito para promover segurança viária nos termos da Constituição federal.

CIRCULAÇÃO - movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso de coletivo.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal e pelos agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de suas respectivas competências, com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.” (NR)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### JUSTIFICATIVA

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 à 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.

Em nossa emenda propomos também acrescentar nos conceitos e definições do Código de Trânsito Brasileiro definições de circulação, patrulhamento e do agente de trânsito. O CTB já define estacionamento e parada, mas há uma presente lacuna do conceito de circulação.

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,        de        de 2021.

**João Campos  
Deputado Federal**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

*Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*

### **EMENDA**

Incluem-se as seguintes alterações à Lei nº 9.503, de 23 de novembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021:

“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.

.....

§4º Nas estradas localizadas num raio de sessenta quilômetros do polo gerador de tráfego de que trata o artigo 93 deste Código, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, por prazo certo, desde que respeitado o limite técnico por eixo definido pelo fabricante e regulamentação do CONTRAN.”

### **JUSTIFICATIVA**

Quando da instalação de projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito é necessário que haja a interveniência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, ou seja, além das licenças municipais, sob responsabilidade de outros setores da Prefeitura, ocorra a anuência do órgão de trânsito competente, para que se avalie o impacto que aquela construção acarretará ao tráfego local. Sendo assim, não há órgão competente melhor para autorizar o tráfego de veículo ou de combinação

de veículos utilizados no transporte de carga de matéria prima para processamento com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, do que os próprios órgãos que regulamentam sobre o projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito.

Cumpre destacar que a proposição se destina a empreendimento agroindústrias localizadas no interior do país que tem sua matéria prima no entorno da unidade de processamento, não se aplicando a grandes deslocamentos de carga pelo país.

Sala das Comissões, de maio de 2021.



**Deputado Arnaldo Jardim**  
**CIDADANIA/SP**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

*Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*

### **EMENDA**

Incluem-se as seguintes alterações à Lei nº 9.503, de 23 de novembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021:

“Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....  
XVI- Autorizar, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais nas estradas, abertas a circulação, sob sua jurisdição transporte de carga que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN desde que respeitados os limites do artigo 100 deste Código.”

“Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN, ressalvado o disposto no inciso XVI do artigo 21 deste Código.

”

.....

### **JUSTIFICATIVA**

O Código de Trânsito Brasileiro tem mais de 20 anos de vigência. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, apresentamos a presente Emenda.

Segundo dados da CNT em seu “Anuário do Transporte 2019”, a malha rodoviária total do país é de 1.720.700,3 km, sendo 12,4% pavimentados (213.452,8 km).

Toda essa estrutura localiza-se em boa medida no interior do país, em áreas rurais e de baixo povoamento. São vias normalmente abertas e mantidas pelos empreendimentos que se localizam nessas localidades e que as usam para transporte de matéria prima, possuindo baixo volume diário médio de veículos em circulação.

A sua utilização para dar maior eficiência aos negócios que ali se estabelecem deve ser matéria de autorização pelo Poder local, que conhecedor de suas características e peculiaridades poderá estabelecer condições mais assertivas que uma regra geral que desconheça essas peculiaridades. Não se olvida, na presente Emenda da segurança veicular, uma vez que se mantém com o limite máximo para autorização aqueles já estabelecidos no artigo 100 do CTB.

Sala das Comissões, de maio de 2021.



**Deputado Arnaldo Jardim  
CIDADANIA/SP**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

*Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*

### **EMENDA**

Inclua-se a seguinte alteração à Lei nº 9.503, de 23 de novembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, alterada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021:

“Art. 99 .....

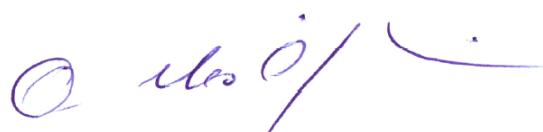
.....

§ 4º Nas vias terrestres, excepcionalmente, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar o tráfego de veículo ou de combinação de veículos utilizados no transporte de carga com peso superior ao estabelecido pelo CONTRAN, desde que respeitado o limite técnico definido pelo fabricante.”

### **JUSTIFICATIVA**

Os fabricantes são civilmente responsáveis pelos produtos que oferecem ao mercado. Dessa forma, devem projetar veículos e equipamentos que atendam às normas técnicas e aos preceitos de engenharia que garantam segurança dos motoristas e demais pessoas que eventualmente os operem. E para a utilização dessa autorização o órgão com circunscrição sobre a via é o mais competente para aferir a sua possibilidade.

Sala das Comissões, de maio de 2021.



**Deputado Arnaldo Jardim  
CIDADANIA/SP**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 2021**

*Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.*

### **EMENDA**

Suprime-se o § 3º do art. 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985, constante do art. 1º da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021.

### **JUSTIFICATIVA**

A presente Emenda tem como objetivo suprimir o § 3º do art. 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985, constante da Medida Provisória 1050/2021, uma vez que, ao alterar a redação trazida no parágrafo único do artigo 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985 a Medida provisória aumenta o risco de interpretação equivocada por parte dos órgãos de Fiscalização, já que não consta mais a exceção expressa das vias particulares sem acesso à circulação que vigia até a edição da referida medida provisória.

Sala das Comissões, de maio de 2021.



**Deputado Arnaldo Jardim  
CIDADANIA/SP**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

Art. 1º Acresça-se ao artigo 1º novo §2º, com a seguinte redação e renumeração dos dispositivos ulteriores:

"Art. 1º .....  
II - doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.  
§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do caput e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.  
**§ 2º Ficam dispensados da pesagem por eixo os veículos que trafeguem com peso bruto total (PBT) inferior aos limites estabelecidos pela lei, não se aplicando a tolerância do peso bruto total (PBT) nessa situação.**  
(...)

**JUSTIFICATIVA**

Os veículos que estejam dentro do limite de peso bruto total (PBT) prescrito pela Lei, sem a aplicação da tolerância estabelecida pelo Artigo 1º, I, provocam dano reduzido para a malha asfáltica. A legislação deve ter como foco a fiscalização veículos que provoquem dano relevante à malha asfáltica.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**  
CIDADANIA – SP

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, de 18 de maio de 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA N.\_\_\_\_\_, de 2021**

Altera-se o §4º do art. 257 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

(...)

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido na pesagem da carga, mediante seu transbordo, vedada essa aferição pela autoridade fiscalizadora mediante a simples subtração do peso bruto total com o peso da tara declarado na placa do caminhão.

**JUSTIFICAÇÃO**

Não são raros os autos de infração lavrados pelas autoridades fiscalizadoras em face do embarcador em que é constatado o excesso no peso bruto total do caminhão e o comparam em relação ao limite legal, deixando de verificar o peso da carga e de compará-lo com o peso declarado na nota fiscal.

Contudo, nos termos do artigo 257, §4º do CTB, o embarcador será responsável pelo excesso de peso apenas quando dois requisitos simultâneos forem atendidos: (i) quando o embarcador for o único remetente da carga e (ii) o peso da carga declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior aquele aferido pelo agente fiscalizador. Nesse sentido, é necessário que seja constatado o peso individual da carga para que se possa afirmar que o sobrepeso decorre da mercadoria transportada, não bastando a simples subtração do Peso Bruto Total aferido pela autoridade fiscalizadora pelo peso da tara constante na placa confeccionada pelo fabricante do veículo, visto que muitos transportadores podem fazer alterações nas características do veículo, bem como adulterar seus componentes.

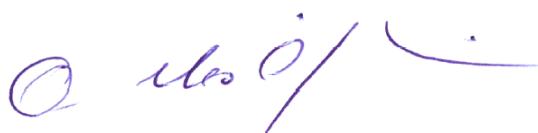
Assim, os autos de infração lavrados pelas autoridades fiscalizadoras são manifestamente ilegais, pela não adequação da conduta do agente (o embarcador) ao modelo abstrato previsto na lei (ser o único remetente

da carga e ser constatada diferença entre peso declarado na nota fiscal e o peso aferido na fiscalização). O “fato gerador”, ou o “tipo administrativo”, para aplicação de multa ao embarcador por trânsito em excesso de peso é o despacho de carga em peso maior e diferente do que aquele declarado na nota fiscal. Se as autoridades fiscalizadoras não examinam esses requisitos, ofendem ao princípio da legalidade e falta tipicidade na imposição da sanção.

Ademais, a escassez de informação nos autos de infração impede que o embarcador exerça o direito à ampla defesa contra a medida administrativa. O embarcador acaba tendo restringido o exercício do contraditório e da ampla defesa, pois os autos de infração não descrevem o peso declarado na Nota Fiscal, tampouco o peso da carga e se o embarcador é o único remetente da mercadoria.

Isto posto, a inclusão expressa da obrigatoriedade do transbordo da carga transportada para aferição efetiva do seu peso, possibilitará a sua comparação com o peso declarado em nota fiscal emitida pelo embarcador, sendo essa medida que se faz necessária para fins de coibir a imputação ilegal dos autos de infração ao embarcador.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**  
CIDADANIA – SP

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

**EMENDA ADITIVA**

Art. 1º Acresça-se ao artigo 1º os novos §§ 3º e 4º, com as seguintes redações, ocorrendo a devida renumeração dos dispositivos subsequentes:

Art.	1º
.....	
“Art. 1º .....	
<b>§ 3º O Conselho Nacional de Trânsito, nos termos do inciso I, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, estipulará, por meio de norma regulamentar, parâmetros de tolerância superior à prevista no inciso II do <i>caput</i>, desde que mediante apresentação de fundamentação técnica.</b>	
<b>§ 4º Em nenhuma hipótese poderá a regulamentação a ser realizada pelo Conselho Nacional de Trânsito prever limites de tolerância inferiores ao previsto no caput do inciso II, do presente artigo 1º.</b>	
<b>§ 5º Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)</b>	
.....	

**JUSTIFICATIVA**

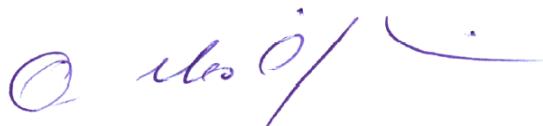
Como órgão normativo e consultivo máximo no Sistema Nacional de Trânsito, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, compete ao Órgão a deliberação sobre as determinações do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997). De acordo com a Lei, em seu art. 12, inciso I, o CONTRAN possui competência para restabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Nesse sentido, a presente proposta de Emenda, no que tange ao novo §3º, busca garantir que a legislação possa amparar também casos específicos de transporte de cargas e passageiros, que eventualmente comporte flexibilização superior à estipulada no texto da Medida Provisória.

Não obstante, tal flexibilização deverá, como qualquer outro ato administrativo regulamentador, observar a devida motivação e requisito dos atos administrativos previstos no *caput* do art. 37, da Constituição Federal de 1988, e, no presente caso, parâmetros técnicos para definição dos valores superiores ao limite de tolerância de 12,5% da MPV.

Já no que se refere ao novo §4º, busca-se cristalizar o entendimento de que a atividade regulamentadora exercida pelo CONTRAN não pode transgredir o que determina a Lei. Como ato normativo secundário, a regulamentação se presta tão somente a complementar a determinação legal, sem possibilidade de que haja inovação ou contradição, como seria o caso de disposição regulamentar que previsse hipótese de tolerância mais restritiva do que aquela prevista no dispositivo incluído no Código de Trânsito Brasileiro por meio da MPV n. 1.050.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**  
CIDADANIA – SP

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Dê-se nova redação ao §1º, inciso II, do art. 1º da Lei nº. Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, com a respectiva alteração promovida pelo art. 1º. Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, nos seguintes termos:

*"Art. 1º A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*"Art. 1º .....*

*II - doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.*

**§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitada a tolerância prevista no inciso I do caput.”**

**JUSTIFICATIVA**

Foi suprimido do dispositivo destacado acima, a parte que relaciona a liberação do controle estatal do peso nos eixos dos veículos com peso bruto total igual ou inferior à cinquenta toneladas, ao cumprimento dos “**limites técnicos por eixo estabelecidos pelo fabricante**”.

Isso porque, mesmo que liberados esses veículos do controle do peso nos eixos, ao tratar do peso bruto total desses veículos, a norma já traz consigo a capacidade de carga para fins de controle da segurança e de supostos danos que venham a ser causados às Rodovias.

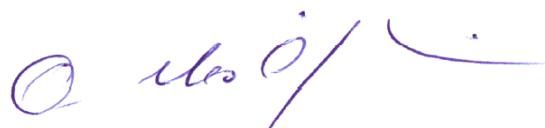
Nesse sentido, a delimitação na norma do peso de cada eixo com base na especificação técnica de cada fabricante, gerará uma insegurança jurídica muito

grande, o que é vedado por nosso ordenamento jurídico nos termos do art. 30, *caput*<sup>1</sup> do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, visto que o Estado não detém o controle total dessas informações para a atualização contínua e em tempo real da norma, inclusive para o caso de novos veículos e carretas que sejam lançadas ou até mesmo de atualizações de modelos já existentes, entre outras situações semelhantes.

Assim, um controle Estatal nesse formato ocasionará uma arbitrariedade por parte da fiscalização decorrente do enquadramento indevido dos veículos nas respectivas especificações técnicas, gerando um excesso de autuações sem qualquer embasamento técnico.

Há de se considerar que, ainda que esses veículos de até 50 toneladas de peso bruto total estejam liberados do controle por eixo realizado pelo Estado, essa liberação não desobriga o transportador de respeitar as especificações técnicas do fabricante, ocasião em que se ocorrer, esse responderá nas esferas cível e criminal.

Sala das Comissões, de maio de 2021.



**Deputado Arnaldo Jardim  
CIDADANIA/SP**

---

<sup>1</sup> Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Art. 1º Dê-se ao artigo 1º a seguinte redação:

"Art. 1º .....  
II - doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.  
§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do caput e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.  
§ 2º Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular o disposto no caput e no § 1º, sem prejuízo da aplicação imediata do disposto neste artigo.  
§ 3º Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro." (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A fixação de prazo de vigência na Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, considera a necessidade de regulamentação e elaboração de estudos acerca da matéria pelo Conselho Nacional de Trânsito.

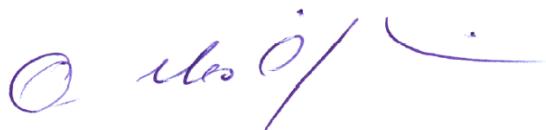
Porém, em contrapartida, criam-se incertezas para usuários, transportadores e embarcadores, posto que, caso não regulamentada a matéria ou mesmo concluídos os estudos necessários para o desenvolvimento da atividade regulamentadora no prazo assinalado, não se teria autorização legal para qualquer tolerância na pesagem de carga em veículos de transporte, em evidente retrocesso ao reconhecimento dessa necessidade para os que exercem a atividade econômica de transporte de cargas.

Além disso, a própria Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, é quem autoriza o Conselho Nacional de Trânsito a regulamentar a matéria, no meio do § 2º do artigo 1º, de modo que encerrada a vigência da Lei, não subsistiria o fundamento legal à regulamentação,

bem como ficaria a sociedade à mercê de novo instrumento legislativo que endereçasse o tema.

Por fim, como o prazo indicado na Lei não vincula a União para a finalização dos estudos relacionados com a regulamentação a que faz menção o § 2º do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, caso não seja removido o prazo de vigência estipulado no art. 3º originalmente proposto, sujeitar-se-ia os usuários, transportadores e embarcadores a grande insegurança jurídica quanto ao direito assegurado, podendo, inclusive, retomar o cenário de excesso de processos administrativos e judiciais envolvendo a matéria.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**  
CIDADANIA – SP

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

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 triplo da multa de natureza grave.

.....”(NR)

## **JUSTIFICATIVA**

A emenda tem por objetivo dar nova redação ao artigo 257 e disciplinar a multa por não identificação do motorista com maior razoabilidade, estabelecendo multa de valor fixo a ser lavrada contra a pessoa jurídica proprietária do veículo.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

**Deputado Lucas Gonzalez**

**NOVO/MG**



**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985,  
e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -  
Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA ADITIVA**

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**

A emenda tem por objetivo dar nova redação ao artigo 257 e disciplinar a multa por não identificação do motorista com maior razoabilidade, estabelecendo multa de valor fixo a ser lavrada contra a pessoa jurídica proprietária do veículo.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021**

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985,  
e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -  
Código de Trânsito Brasileiro.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se ao parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória a redação seguinte

§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do **caput**, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do **caput** e o limite técnico de capacidade máxima de tração definido pelo fabricante.

**JUSTIFICATIVA**

A capacidade máxima de tração do veículo é definida pelo fabricante considerando o conjunto tracionador. Não existe uma definição por eixo do veículo, razão pela qual sugere-se o aperfeiçoamento da redação como forma de prevenir futuras dúvidas sobre a legislação.

Sala da Comissão,

Sala das Sessões, em 18 de maio de 2021.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado VANDERLEI MACRIS



# MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985,  
e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -  
Código de Trânsito Brasileiro.

## **EMENDA SUPRESSIVA**

Suprime-se o artigo 3º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória.

## **JUSTIFICATIVA**

A nova redação que se pretende dar ao artigo 3º da Lei nº 7408 de 25 de novembro de 1965 implica na revogação disfarçada da referida lei, atribuindo-lhe vigência provisória, ou com prazo determinado, depois do qual perderá sua eficácia.

Na prática a partir desse prazo, ou seja, de 1º de maio de 2022, estará extinta a previsão legal de tolerância consolidada há mais de meio século na legislação pátria.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS