



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 699**, de 2015, que *“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.”*

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado JERÔNIMO GOERGEN	001; 053;
Deputado ROCHA	002;
Deputado FERNANDO FRANCISCHINI	003; 006;
Deputado SERGIO SOUZA	004;
Deputado COVATTI FILHO	005; 048;
Deputado SANDRO ALEX	007; 008; 009;
Senador CÁSSIO CUNHA LIMA	010;
Deputado RUBENS BUENO	011; 012; 013; 014; 015; 016; 017;
Deputado LUIZ CARLOS HAULY	018;
Deputado VALDIR COLATTO	019;
Senador LASIER MARTINS	020;
Deputado POMPEO DE MATTOS	021;
Senador PAULO BAUER	022;
Senador FLEXA RIBEIRO	023;
Deputado ANDRE MOURA	024;
Deputado FERNANDO MONTEIRO	025;
Deputado ALAN RICK	026; 027; 028; 029; 047;
Senador ACIR GURGACZ	030; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 072; 073; 074;
Deputada MARA GABRILLI	031;
Deputado HUGO LEAL	032; 033; 034; 035; 036; 037; 038; 039; 040; 041; 042; 043; 044; 045;
Deputado MENDONÇA FILHO	046;
Deputado BILAC PINTO	049;
Deputado MAURO LOPES	050;
Deputado HEITOR SCHUCH	051; 052;
Deputada JANDIRA FEGHALI	054;
Senador RONALDO CAIADO	055;

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED	056;
Deputado JORGE CÔRTE REAL	057;
Deputado MAJOR OLIMPIO	058;
Deputado JOSÉ CARLOS ALELUIA	059; 060; 061; 062; 063; 064;
Deputado MAURÍCIO QUINTELLA LESSA	075;
Deputado SERGIO VIDIGAL	076; 077; 078; 079; 083;
Senadora GLEISI HOFFMANN	080;
Deputado ALFREDO KAEFER	081;
Deputado SUBTENENTE GONZAGA	082;

TOTAL DE EMENDAS: 83



Congresso Nacional

**MPV 699
00001**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015
--------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se os artigos 1º e 2º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

No final de fevereiro de 2015 foi deflagrada greve dos caminhoneiros, onde foi apresentada a pauta de reivindicações da categoria: criação da tabela referencial de frete mínimo; redução custo do óleo diesel; refinanciamento dos veículos; condições das estradas; isenção de pedágios eixo suspenso; entre outros itens.

Na época os setores produtivos e comércio, ficaram desabastecidos, faltando insumos e produtos essenciais para alimentação da população.

Agora, novamente os caminhoneiros mobilizam paralisação no dia 09/11/2015, sob alegação de que as propostas do Governo não foram cumpridas, e ao contrário o custo do óleo diesel foi reajustado e as condições das estradas continuam precárias, ou seja, toda a pauta de reivindicação é recorrente.

Ao invés de dialogar com o setor e o movimento dos caminhoneiros o Governo Federal edita a Medida Provisória em 10/11/2015,



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015
--------------	--

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

punindo os manifestantes, incluindo penalidades e aumentando as punições.

Uma Medida Provisória autoritária e antidemocrática, que usurpa as prerrogativas do Poder Legislativo para alterar o Código de Trânsito Brasileiro (Arts. 253-A; 271-A; 320-A, ambos da lei n.º 9.503/1997).

Tal Medida Provisória tem caráter de perseguição contra um classe específica, os caminhoneiros.

Os caminhoneiros estão sendo coibidos do direito de livre manifestação, sendo punidos por tal ato.

Ocorre, que tais punições ou restrições não acontece com movimentos indígenas e movimento sem-terra, que por anos exercem o direito de manifestação e muitas vezes trancam e bloqueiam estradas, porém nunca o Governo editou norma legal de punição para tais classes.

A Medida Provisória n.º 699/2015, fere o princípio da igualdade e encontra vício de constitucionalidade ao legislar em matéria de competência do Poder Legislativo.

O caráter persecutório aos caminhoneiros é expresso claramente ao quando nas medidas administrativas está contemplada a proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos e punição aos organizadores dos movimentos

Dessa forma, deve-se suprimir a integralidade da Medida Provisória, gostaria de poder contar com o apoio do nobre Relator para a incorporação desta Emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão desta



Congresso Nacional

--

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015
--------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Medida Provisória, pelos vícios apresentados e a forma de condução para alterar o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinatura:



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

EMENDA Nº
_____/____

DATA
11/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015

TIPO

1 SUPRESSIVA 2 AGLUTINATIVA 3 SUBSTITUTIVA 4 MODIFICATIVA 5 ADITIVA

AUTOR
DEPUTADO (A)..ROCHA

PARTIDO
PSDB

UF
AC

PÁGINA
01/01

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o Artigo 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa suprimir o Artigo 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015, uma vez que a redação do aludido artigo é absolutamente prejudicial ao livre direito de manifestação e reivindicação garantidos no artigo 5º da Constituição Federal.

Resta claro que o Artigo 1º da MP 699/2015 tem como única motivação criar embaraços e constrangimentos ao movimento de caminhoneiros que vem mobilizando o país em busca do cumprimento de promessas feitas pelo Governo Federal após as manifestações ocorridas em fevereiro e março de 2015.

A simples edição de Medida Provisória com o objetivo de punir, através da aplicação de multas astronômicas, àqueles que apenas utilizam-se das garantias constitucionais para reivindicarem melhorias nas condições de trabalho é uma ferida mortal nos preceitos democráticos do Estado de Direito, razão pela qual tal artigo deve ser suprimido na íntegra e os efeitos financeiros decorrentes deles devem ser ressarcidos na integralidades àqueles que foram arbitrariamente punidos.

11/11/2015
DATA

ASSINATURA



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015

Autor Deputados Fernando Francischini e Paulo Pereira da Silva	Partido Solidariedade - SD
--	--------------------------------------

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda Supressiva Nº

Art. 1º. Suprima-se os arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

É fato inconteste que esta Medida Provisória promove ações de exceção e multas de caráter confiscatório, desrespeitando a Constituição Federal, com o único fim de inibir o direito de greve do cidadão, bem como o direito de se manifestar publicamente.

Portanto, a medida é inconstitucional, arbitrária, ilegal, imoral, ditatorial e, por isso, não merece prosperar.

ASSINATURA

Dep. FERNANDO FRANCISCHINI
Solidariedade/PR

Dep. PAULO PEREIRA DA SILVA
Solidariedade/SP

Emenda à Medida Provisória 699/2015

Texto

Incluir o inciso XIII ao art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme abaixo:

“XIII - Os veículos de apoio à distribuição de combustíveis, atividade reconhecida como essencial e de utilidade pública nos termos das Leis 7.783, de 28 de junho de 1989, e 9.847, de 26 de outubro de 1999, gozam de livre circulação quando em serviço”.

Justificação

A atividade de distribuição de combustíveis é reconhecida como essencial e de utilidade pública pelas Leis 7.783, de 28 de junho de 1989, e 9.847, de 26 de outubro de 1999, dada sua importância para as mais diversas atividades correlatas e diretamente dependentes da atuação do setor.

No Brasil, o setor de distribuição de combustíveis tem sua estruturação estabelecida por meio das Leis Federais 9.478/99 e 9.847/99 que, por sua vez, são regulamentadas através de resoluções editadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, órgão regulador do setor, responsável pelo abastecimento nacional de combustíveis, dentre outras atribuições.

O fluxo do combustível obedece normalmente ao caminho: Produtor/Formulador -> Distribuidor -> TRR/Revenda -> Consumidor Final, podendo, no caso de grandes consumidores, haver fornecimento direto do distribuidor para este.

Na medida em que quase a totalidade destes fluxos até o cliente é operada por caminhões-tanque, é importante notar que estes veículos diferem dos mais conhecidos de carga seca pela presença de uma carreta acoplada, cilíndrica ou em formato de gota, que armazena combustível.

Esses veículos são dotados de tecnologia para prevenção de vazamentos, sendo motivo de elevados investimentos das transportadoras contratadas ou de clientes que possuem seu caminhão-tanque próprio. As distribuidoras, por sua vez, investem no treinamento de motoristas para operarem de maneira correta a carga transportada.

No caso de biocombustíveis, o caminhão-tanque contribui com mais de 80% da matriz de transporte de etanol e biodiesel no transporte de produtores até o distribuidor.

Vale, também, ressaltar que o total de caminhões-tanque a serviço da distribuição de combustíveis em operação no país está em torno de 25.000 unidades, segundo estimativas da Associação Brasileira de Transporte de Líquidos Perigosos – ABTLP, o que representa aproximadamente 1% da frota total de veículos de carga de acordo com a ANTT.

Essa frota de caminhões-tanque percorre trajetos fixos, desde unidades produtoras até as bases de distribuição e destas até os clientes finais. Existem cerca de 200 bases, segundo a ANP.

Em termos de clientes, existem no país cerca de 39.000 postos revendedores. Em relação a clientes industriais, incluindo aeroportos, estima-se cerca de 40.000 pontos de abastecimento de combustível atendidos pelas distribuidoras.

Em seu trajeto entre carregamento e descarga, os caminhões-tanque a serviço das distribuidoras não fazem paradas, e os locais de estacionamento, tanto para as operações de carga quanto para as de descarga são sempre em áreas privadas, fora das vias urbanas, o que não obstrui, nem parcialmente, o fluxo de veículos nas vias pelas quais estes trafegam.

Essa frota opera em sua grande parte 24 horas por dia, mediante o rodízio de motoristas, ficando por curtos períodos parados em operações de carregamento, descarregamento, troca de motorista, descanso regulamentar e abastecimento. Um caminhão-tanque faz em média 2 a 3 viagens por dia para o cliente final, quando em operação dentro da área de abrangência da base de distribuição. Para operações de mais longa distância, os veículos levam dias até ao seu destino.

Para se ter uma ideia, o volume comercializado no Brasil cresceu mais de 25% no diesel nos últimos 3 anos e mais de 56% na gasolina C.

Diante do cenário acima apresentado, temos grande preocupação com restrições à circulação de caminhões de transporte de combustíveis, em especial, nas abaixo listadas quando em atendimento a serviços essenciais, tais como:

- A maioria dos aeroportos do país depende de entregas diárias que são realizadas mais de uma vez por dia. Esse caso impacta diretamente aeroportos como Congonhas, Brasília, Santos Dumont, Recife, Confins, apenas para citar os maiores afetados.

- Abastecimento de serviços essenciais à população, tais como: Polícias Militar e Civil, Corpo de Bombeiros, serviços de ambulância e resgate, hospitais e empresas de coleta de lixo e empresas de transporte público urbano de passageiros (ônibus) e intermunicipal que também são abastecidos por nossas associadas de forma direta, incluindo empresas de navegação como as barcas das travessias Rio-Niterói, Guarujá-Bertioga e demais espalhadas pelo país. Além disso, cabe destacar a importância do transporte através de balsas em toda região amazônica;

- Indústrias que não podem ter seu processo interrompido por falta de energia, muitas vezes gerada a partir de combustíveis, tais como siderúrgicas, empresas farmacêuticas, usinas térmicas, usinas de etanol e açúcar, usinas de biodiesel;

- Postos de revenda de combustíveis que atendem ao consumidor final que, nos dias e horários estabelecidos normalmente pelas restrições apresentam maior demanda e consumo de combustível. Em especial nas vésperas de feriados, sextas-feiras e sábados no início da manhã e fim da tarde;

Diante do exposto, considerando a caracterização da distribuição de combustíveis expressa nas leis citadas como essencial e de utilidade pública, e do nosso compromisso para não restringir o fluxo nas vias e à mobilidade urbana, solicitamos que os veículos de distribuição de combustíveis sejam incluídos no art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro através de novo inciso e, assim, isentos de restrições de trânsito estabelecidas.

Sérgio Souza
Deputado Federal PMDB/PR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699

000051QUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição Medida Provisória 699 de 2015
--	--

autor Poder Executivo	nº do prontuário
---------------------------------	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Art. 1º. Suprima-se os arts 1º e 2º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A edição da Medida Provisória nº 699/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, é extremamente prejudicial ao livre direito de manifestação garantido no Art. 5º da Constituição Federal.

Ao inibir o direito a greve de uma categoria que reivindica melhorias nas condições de trabalho, a medida fere os princípios constitucionais e os preceitos democráticos do Estado de Direito.

Sendo assim, a medida não merece prosperar.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015

Autor Deputados FERNANDO FRANCISCHINI	Partido Solidariedade - SD
---	--------------------------------------

1. __ Supressiva

2. ____ Substitutiva

3. X Modificativa

4. ____ Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda Modificativa Nº

Art. 1º. Altera-se o art. 2º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, para impor condição a vigência da medida.

“Art. 2º Esta Medida Provisória SOMENTE entrará em vigor se atendidos TODOS os requisitos listados a seguir:

- a) As rodovias por onde circulam os veículos devem estar pavimentadas e devidamente sinalizadas;
- b) As rodovias devem proporcionar segurança adequada aos caminhoneiros com presença de policiais, pontos de apoio e índice zero de assaltos de cargas e sequestros de caminhoneiros;
- c) As rodovias devem possuir equipe de resgate e socorristas para atender eventuais acidentes;
- d) Para carregamento e descarregamento de carga os caminhoneiros não deverão aguardar mais do trinta minutos; e
- e) O combustível, em especial óleo diesel, deve ser vendido com tributação zero.” (NR)

Art. 3º Esta Medida Provisória aplicar-se-á também aos integrantes do Movimento Sem Terra (MST) e semelhantes, que em suas manifestações bloquearem rodovias, avenidas e outras.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699/2015 contraria preceitos constitucionais e promove ações de exceção e multas de caráter confiscatório, a fim de inibir o direito de greve do cidadão, bem como o direito de se manifestar publicamente.

Com efeito, exigiremos dos responsáveis pela sua elaboração o mínimo de condições de trabalho para os caminhoneiros: rodovias em boas condições, segurança, celeridade e tributação justa.

Outrossim, não podemos deixar de aplicar o previsto nesta Medida Provisória a outros grupos que se manifestam. Um exemplo disso é o ocorrido em 06/10/2015, quando integrantes do MST, em manifestação, bloquearam a BR-277, em Laranjeiras do Sul, região central do Estado do Paraná. Na ocasião, nenhuma multa foi imposta a eles por bloquearem a rodovia.

Portanto, espero que o Governo atenda as exigências propostas nesta emenda, antes de cobrar multa e apreender o veículo dos caminhoneiros.

ASSINATURA



Dep. FERNANDO FRANCISCHINI
Solidariedade/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Sandro Alex (PPS-PR)

nº do prontuário

1.(x)
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.() aditiva

5.() Substitutivo
global

Suprima-se a expressão “(trinta vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e” constante do Art. 253-A, *caput*, do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e é penalizada de forma dura e

condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, ainda mais da forma desproporcional de aplicação da multa num valor exorbitante, e suspensão do direito de dirigir por doze meses.

O aumento em trinta vezes no valor da multa é descabido, maior do que a recente alteração da Lei de Trânsito para casos de maior periculosidade, como a pratica dos chamados “rachas” e corridas, que aumentam em até dez vezes. Em caso de ultrapassagem perigosa, a infração é considerada gravíssima, com multa que pode ser elevada em cinco vezes. Já ultrapassar na contramão teve multa aumentada em cinco vezes e também foi classificada como uma infração gravíssima.

A suspensão do direito de dirigir, por sua vez, também é penalidade que inviabiliza a atividade do motorista, acarretando perda do emprego desses profissionais, prejudicando além das suas famílias, os setores de abastecimento e de transportes, este, com as demissões de motoristas, será obrigado a enfrentar renovação dos quadros de seus trabalhadores e os custos com treinamento de novos profissionais.

Não há dúvida de que se trata de uma ação governamental para desmobilizar os opositores, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

**Deputado SANDRO ALEX
PPS/PR**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Sandro Alex (PPS-PR)

nº do prontuário

1.(x)
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.() aditiva

5.() Substitutivo
global

Suprima-se o Art. 253-A, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. Percebe-se,

portanto, que a infração já é classificada como gravíssima e é penalizada de forma dura e condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, ainda mais da forma desproporcional como está prevista na proposição, de aplicação da multa num valor exorbitante, além da suspensão do direito de dirigir por doze meses.

O aumento em trinta vezes no valor da multa é descabido, maior do que a recente alteração da Lei de trânsito para casos de maior periculosidade, como a prática dos chamados “rachas” e corridas, que aumentam em até dez vezes. Em caso de ultrapassagem perigosa, a infração é considerada gravíssima, com multa que pode ser elevada em cinco vezes. Já ultrapassar na contramão teve multa aumentada em cinco vezes e também foi classificada como uma infração gravíssima.

A suspensão do direito de dirigir, e a penalidade administrativa de recolhimento do documento de habilitação além da proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos são penalidades que inviabilizam a atividade do motorista, acarretando na perda do emprego desses profissionais, e prejudicando além das suas famílias, o setor de abastecimento e de transportes, este, com as demissões de motoristas, será obrigado a enfrentar renovação dos quadros de seus trabalhadores e os custos com treinamento de novos profissionais.

Mais descabido ainda é o agravamento da penalidade para cem vezes o valor da multa, sendo que este valor será aplicado em dobro no caso de reincidência no período de doze meses, a ser aplicada aos organizadores do movimento.

Não é racional diferenciar se quem obstrui a estrada é líder ou não, uma vez que não é da competência do Código Nacional de Trânsito punir alguém por seu papel de destaque num determinado movimento. Essa penalidade aos “líderes” do movimento demonstra que a medida é uma perseguição explícita aos caminhoneiros, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

**Deputado SANDRO ALEX
PPS/PR**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Sandro Alex (PPS-PR)

nº do prontuário

1.()
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.(x) aditiva

5.() Substitutivo
global

Inclua-se onde couber, no artigo 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte parágrafo:

“Art. 141.....
.....

§ 3º. É facultativa a utilização dos simuladores de direção veicular nos centros de formação de condutores (CFCs)”.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispõe que o processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O Contran, órgão do Ministério das Cidades, publicou em 20 de julho de 2015, no Diário Oficial da União, a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que torna obrigatória a utilização dos simuladores de direção veicular nos centros de formação de condutores (CFCs). Até agora, somente os estados do Rio Grande do Sul, Acre, Paraíba e Alagoas exigem as aulas nos simuladores.

Essa exigência implica em que os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou aqueles motoristas que irão mudar de categoria, serão obrigados a fazer, no mínimo, cinco horas/aula, de simulação, sendo

uma com conteúdo noturno. As aulas deverão ocorrer após o aluno ter feito o curso teórico e antes de iniciar a prática nas ruas. Inicialmente a determinação vale para os que vão dirigir carros de passeios, na categoria B. Numa segunda etapa, será obrigatório o uso do simulador para quem dirigir veículos comerciais, caminhão, ônibus e motos.

Os simuladores custam em média R\$ 40 mil, sem contar o custo mensal de manutenção, que pode variar de R\$ 750 a R\$ 1.750, destinados ao armazenamento de dados por cinco anos. A estimativa é que as aulas simuladas custem entre R\$ 40 e R\$ 70, contra a média de R\$ 35 pagos em aulas práticas. O custo de um carro popular para a autoescola pode ser de R\$ 25 mil, com manutenção entre R\$ 300 e R\$ 400.

Ocorre que a maioria das autoescolas, atualmente, não tem infraestrutura nem recursos para arcar com a aquisição dos simuladores de direção veicular além do aluguel do software que os acompanha. Esses custos, naturalmente, serão repassados para a sociedade, agravando ainda mais a crise econômica que assola os brasileiros.

No mérito, os especialistas na área afirmam que os simuladores disponíveis no mercado não atendem plenamente às necessidades e demandam adaptações, como ajustes de tela para evitar o desconforto causado com o seu uso, como náuseas, e outros carecem de fidelidade por apresentarem placas diferentes das estabelecidas na legislação brasileira. Além disso, a exigência nesse sentido feita pelo Contran por meio de norma infralegal é considerada descolada da realidade, uma vez que há consenso no sentido de que o aluno precisa passar mais tempo na rua, enfrentando a situação real do trânsito, para se sentir seguro e confiante na direção.

O artigo 12, inciso X c/c com o artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece a competência do Contran para normatizar os procedimentos de aprendizagem, de habilitação, e de expedição de documentos de condutores, além de renovação de exames de habilitação. Entretanto, ao contrário do que ocorre no processo legislativo, o Contran – como órgão normativo do Poder Executivo, não está submetido ao controle de legalidade e constitucionalidade dos seus atos, como ocorre com outras espécies normativas, em sua origem. Nesse sentido, a referida Resolução excede os limites do Contran de regulamentar a matéria: além de ferir o

princípio da legalidade previsto no art. 5º, II da Constituição Federal, a Resolução nº 543/2015 também fere o art. 84, IV do texto constitucional. Esse dispositivo constitucional atribui, privativamente, ao Presidente da República, a competência de “sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para a sua fiel execução”. Mas no caso em tela a norma infralegal extrapola e inova por fazer exigência - dos simuladores - que não existe na lei que regulamenta.

Assim, é a presente Emenda para alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os simuladores mediante acréscimo do § 3º ao art. 141 e sanar o vício que emana da Resolução nº 543/2015.

Além disso, é a presente Emenda para tornar *facultativa e não obrigatória* a utilização dos simuladores de direção veicular nos centros de formação de condutores (CFCs) em razão da falta das condições fáticas e objetivas para exigir o seu uso obrigatório no Brasil e, por via de consequência, tornar inócua a indigitada Resolução.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Deputado SANDRO ALEX

(PPS/PR)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12.11.2015	proposição Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015
---------------------------	---

Autor Senador Cássio Cunha Lima – Líder do PSDB	nº do prontuário
--	-------------------------

1. Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimam-se os artigos 253-A e 271-A incluídos na Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015.

JUSTIFICATIVA

Em resposta a greve dos caminhoneiros que fechou rodovias em todo o País, a Presidente Dilma editou medida provisória de caráter ditatorial para prejudicar os trabalhadores grevistas.

Ao invés de buscar uma solução pelo diálogo, a Presidente pune de forma destemperada os caminhoneiros, que realizam novo movimento porque acordos firmados anteriormente não foram cumpridos.

Por entender que as punições estabelecidas nos referidos artigos são incompatíveis com os atos praticados, apresento esta emenda para excluir as penalidades estabelecidas.

Sala das Sessões, 12 de novembro de 2015.

Senador CÁSSIO CUNHA LIMA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.(x)
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.() aditiva

5.() Substitutivo
global

Ficam suprimidos os §§ 1º e 2º do Art. 253-A, *caput*, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e é penalizada de forma dura e

condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, ainda mais da forma desproporcional de aplicação da multa num valor exorbitante, e suspensão do direito de dirigir por doze meses.

O agravamento da penalidade para cem vezes o valor da multa, sendo que este valor será aplicado em dobro em caso de reincidência no período de doze meses, a ser aplicada aos organizadores do movimento é descabido, excessivo e desproporcional, que afronta ao princípio tributário que proíbe o confisco.

Não é racional diferenciar se quem obstrui a estrada é líder ou não, uma vez que não é da competência do Código Nacional de Trânsito punir alguém por seu papel de destaque num determinado movimento. Essa penalidade aos “líderes” do movimento demonstra que a medida é uma perseguição explícita aos caminhoneiros, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
11/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.()
Supressiva

2.()
substitutiva

3.(x) **modificativa**

4.() **aditiva**

5.() **Substitutivo global**

Dê-se ao Art. 253-A, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

‘Art.253-A.....

.....
Medida administrativa – remoção do veículo.”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e é penalizada de forma dura e condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, ainda mais da forma desproporcional de aplicação da multa num valor exorbitante, e suspensão do direito de dirigir por doze meses.

O aumento em trinta vezes no valor da multa é descabido, maior do que a recente alteração para casos de maior periculosidade, como a prática dos chamados “rachas” e corridas, que aumentam em até dez vezes. Em caso de ultrapassagem perigosa, a infração é considerada gravíssima, com multa que pode ser elevada em cinco vezes. Já ultrapassar na contramão teve multa aumentada em cinco vezes e será também uma infração gravíssima.

A penalidade administrativa de recolhimento do documento de habilitação e a proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos são penalidades que inviabilizam a atividade do motorista, acarretando perda do emprego desses profissionais, prejudicando além das suas famílias, o setor de abastecimento e de transportes, este, com as demissões de motoristas, será obrigado a enfrentar renovação dos quadros de seus trabalhadores e os custos com treinamento de novos profissionais.

Não há dúvida de que se trata de uma ação governamental para desmobilizar os opositores, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.(x)
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.() aditiva

**5.() Substitutivo
global**

Suprima-se o § 4º do Art. 271-A, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. A lei prevê, ainda, que o veículo será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade

competente, com circunscrição sobre a via. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

A Medida Provisória estabelece que as despesas com a remoção e estada do veículo pelo ente público ou por particular contratado não afasta a possibilidade de o ente da federação respectiva estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei.

A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios são pessoas jurídicas de direito público que possuem competência tributária, que não é absoluta e deve respeitar as limitações estabelecidas pela Constituição Federal, chamadas de “competência tributária negativa”.

A vedação à bitributação é uma das limitações de tributar, e constitui em um dos direitos fundamentais do contribuinte. A bitributação ocorre quando dois entes federativos exigem tributos sobre o mesmo fato gerador, da forma como está previsto no § 4º do Art. 271-A ao possibilitar a cobrança pelo ente da federação dos serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo já prevista no *caput* do mesmo artigo.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

**data
12/11/2015**

**Proposição
MP 699/2015**

**Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)**

nº do prontuário

**1.(x)
Supressiva**

2.() substitutiva 3.(x) modificativa 4.() aditiva

**5.() Substitutivo
global**

Suprima-se o Art. 271-A, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. A lei prevê, ainda, que o veículo será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas

com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e já é penalizada de forma dura e condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada. Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.() Supressiva 2.() substitutiva 3.(x) modificativa 4.() aditiva 5.() Substitutivo global

Dê-se ao § 2º do Art. 271-A, constante do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

Art. 271-A. Os custos da contratação de particulares serão pagos pelo proprietário ao poder público que deverá repassar ao contratado (NR).”

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. A lei prevê, ainda,

que o veículo será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e é penalizada de forma dura e condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, e se for o caso de acrescentar o Art. 271-A na norma de trânsito, sendo ato de poder de polícia, o pagamento para a remoção do veículo deve ser feito diretamente ao ente público e não ao contratado que é entidade particular.

A alteração da lei é descabida e demonstra que a medida é uma reação governamental contra a mobilização dos opositores, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.() Supressiva 2.() substitutiva 3.(X) modificativa 4.() aditiva 5.() Substitutivo global

Dê-se ao Art. 253-A, *caput*, do Art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

“Art. 253-A. Usar qualquer meio físico para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via: (NR).

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O bloqueio de vias com veículo já está previsto no Código de Trânsito Brasileiro que caracteriza a infração como gravíssima, com penalidade de

multa e apreensão do veículo além da remoção do veículo. Percebe-se, portanto, que a infração já é gravíssima e é penalizada de forma dura e condizente com a sua natureza. Portanto, não há necessidade de ser alterada, ainda mais da forma desproporcional de aplicação da multa num valor exorbitante, e suspensão do direito de dirigir por doze meses.

Não há dúvida de que se trata de uma ação governamental para desmobilizar os opositores, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Se o propósito da presente Medida Provisória é impedir o bloqueio deliberado de vias públicas visando ao interesse público no seu direito de ir e vir, e não o de atingir os atos dos caminhoneiros que ocorrem em todo o país, nada mais justo do que estender a pena para qualquer tipo de ato que restrinja deliberadamente a circulação na via, como a queima de pneus nas vias, dentre outros.

Por esse motivo, apresentamos a emenda, com o objetivo de estender a pena para qualquer tipo de ato que restrinja deliberadamente a circulação na via.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
12/11/2015

Proposição
MP 699/2015

Autor
Deputado Rubens Bueno (PPS-PR)

nº do prontuário

1.()
Supressiva

2.()
substitutiva

3.() modificativa

4.(x) aditiva

5.() Substitutivo
global

Inclua-se o seguinte artigo na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, renumerando-se o Art. 2º da MP:

Art. 2º. É concedida anistia às multas e sanções aplicadas aos caminhoneiros participantes do movimento grevista iniciado em 9 de novembro de 2015, por terem obstruído as estradas do país como forma de manifestação contra o aumento do valor do frete, a alta de impostos, elevação nos preços de combustíveis, dentre outras reivindicações.

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 foi publicada de forma apressada e irresponsável, com o único objetivo de acabar com os bloqueios de rodovias no país pelos caminhoneiros que se manifestam contra o governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, entre outras reivindicações.

A MP altera o Código Nacional de Trânsito para punir os motoristas que utilizarem veículo para deliberadamente interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, classificando o ato como infração gravíssima, punida com a

aplicação de trinta vezes o valor da multa, que será dobrada em caso de reincidência. A medida prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir por 12 meses, dentre outras penalidades.

O aumento em trinta vezes no valor da multa é descabido, maior do que a recente alteração da Lei de trânsito para casos de maior periculosidade, como a prática dos chamados “rachas” e corridas, que aumentam em até dez vezes. Em caso de ultrapassagem perigosa, a infração é considerada gravíssima, com multa que pode ser elevada em cinco vezes. Já ultrapassar na contramão teve multa aumentada em cinco vezes e também foi classificada como uma infração gravíssima.

A suspensão do direito de dirigir e a penalidade administrativa de recolhimento do documento de habilitação e de proibição para o recebimento de incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos são penalidades que inviabilizam a atividade do motorista, acarretando perda do emprego desses profissionais, prejudicando além das suas famílias, o setor de abastecimento e de transportes, este, com as demissões de motoristas, será obrigado a enfrentar renovação dos quadros de seus trabalhadores e os custos com treinamento de novos profissionais.

Mais descabido ainda é o agravamento da penalidade para cem vezes o valor da multa, sendo que este valor será aplicado em dobro em caso de reincidência no período de doze meses, a ser aplicada aos organizadores do movimento.

Não é racional diferenciar se quem obstrui a estrada é líder ou não, uma vez que não é da competência do Código Nacional de Trânsito punir alguém por seu papel de destaque num determinado movimento. Essa penalidade aos “líderes” do movimento demonstra que a medida é uma perseguição explícita aos caminhoneiros, o que por si só fere o princípio de que a norma jurídica deve ser abstrata e não direcionada a um determinado caso concreto.

Nosso texto constitucional assegura a liberdade de manifestação de pensamento, vedando o anonimato e garante que todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público.

Mas esse direito pode entrar em conflito com a liberdade de locomoção ele deve ser ponderado para chegar ao equilíbrio entre ambos os direitos. Para que não seja cometido qualquer abuso pelos manifestantes, é importante que sejam estabelecidos limites como a necessidade de indicação prévia do percurso a ser feito, seu horário de realização, a proibição de interrupção total de vias públicas ou a autorização para que ocorra em determinados horários ou dias.

No entanto, esses limites já estão previstos na Constituição Federal e no Código de Trânsito, não havendo, portanto, a necessidade da edição desta Medida Provisória que puniu de forma desproporcional o motorista, estabelecendo penalidades abusivas que inclusive inviabilizaram o exercício da atividade desses trabalhadores. Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

1	ETIQUETA
---	----------

2	DATA
12/11/2015	

3	PROPOSIÇÃO
Medida Provisória n.º 699, de 10 de novembro de 2015	

4	AUTOR
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	

5	N. PRONTUÁRIO
454	

6									
1- <input checked="" type="checkbox"/>	SUPRESIVA	2- <input type="checkbox"/>	SUBSTITUTIVA	3- <input type="checkbox"/>	MODIFICATIVA	4- <input type="checkbox"/>	ADITIVA	9- <input type="checkbox"/>	SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
---	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

EMENDA SUPRESSIVA

Fica suprimido o art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015

JUSTIFICAÇÃO

A redação do art. 1º não apresenta os requisitos de urgência e relevância exigidos para a edição de Medida Provisória, visto que busca imputar uma penalidade absurda ao setor de caminhoeiros, que faz um movimento reivindicatório dentro do Estado Democrático de Direito.

Tal ato compara-se aos Atos Institucionais editados na década de 60/70 .

Além disso, a norma tem caráter confiscatório, o que é vedado pela Constituição Federal, visto que busca tomar o bem utilizado como trabalho pelo caminhoeiro.

Deste modo, é de suma importância revogar o referido dispositivo.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR



ÇÃO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 699
00019

NOTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 12/11/2015	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699/2015					
AUTOR Deputado VALDIR COLATTO			Nº PRONTUÁRIO			
1 (x) SUPRESSIVA		2 () SUBSTITUTIVA		TIPO 3 () MODIFICATIVA	4 () ADITIVA	5 () SUBSTITUTIVO
GLOBAL						
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA		

EMENDA Supressiva Nº , de 2015

Suprima-se o texto total da Medida Provisória 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

Numa sociedade que anda a passos largos, onde a realidade muda com muita rapidez, a medida provisória se torna um ato normativo necessário. Porém, num ordenamento que respalda o Estado Democrático de Direito, esse instituto deve ser usado com muita cautela.

Por não ser o art. 62, antes da EC 32/01, muito detalhado, o Presidente da República usava e abusava do poder que lhe foi concedido pelo Constituinte Originário. Porém, nada disso teria acontecido se nossa Corte Suprema tivesse cumprido com seu dever de guardar nossa Carta Magna.

A EC 32/01, com o intuito de enrijecer o poder de edição de medida provisória, terminou fazendo concessões inadmissíveis, algumas vezes inconstitucionais, além de limitar menos que deveria as matérias a serem tratadas por medida provisória. Se se tivesse feito uma interpretação sistemática da Constituição Federal, a medida provisória, na prática, teria sido o que se propôs a ser: um ato emergencial, excepcional e provisório.

ASSINATURA

____/____/____

Assim, o objetivo da Medida Provisória 699/2015 não é o de tentar evitar que a greve provoque desabastecimento em algum setor e impedir o direito de ir e vir das pessoas, mas uma retaliação especificamente ao movimento grevista dos caminhheiros com o endurecimento das sanções aplicadas aos motoristas de caminhões. Por isso, o texto da MP deve ser suprimido imediatamente.

ASSINATURA

____/____/____



MPV 699
00020

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº - CM
(à MP nº 699, de 2015)

Suprimam-se as alterações trazidas pelo art. 1º, da Medida Provisória n.º 699, de 2015, no que se refere ao art. 253-A, da Lei n.º 9.503, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

Os dispositivos que pretendemos suprimir trazem penalidades exageradas, instituídas de forma casuística, especificamente para coibir a atual greve dos caminhoneiros que assola o País, conforme anunciado pelo próprio Ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo.

A grave situação orçamentária do Brasil e as consequentes medidas de ajuste fiscal adotadas pelo Governo Federal ecoam na população na forma de insatisfação, greves e paralisações de diversas categorias.

No que se refere aos caminhoneiros, o bloqueio das rodovias foi motivado pela cobrança ao Governo de redução no preço do diesel, valor de pedágios e definição da tabela do frete, o que legitima as manifestações, e contraria a avaliação do Palácio do Planalto de que teria o propósito de desgastar a imagem da gestão Dilma.

O Estado Democrático de Direito garante a livre manifestação do pensamento (*cf.* art. 5º, inciso IV, CF) e o direito de reunião (*cf.* art. 5º, inciso XVI, CF), por meio de reivindicações. Tanto assim, que é usual verificar a prática de bloqueio de rodovias pelos integrantes do Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra (MST) como forma de pressionar um maior diálogo com o Governo, ocasiões em que não se observaram quaisquer manobras imediatistas por parte do Governo Federal para reprimi-los. As antinomias que se apresentam dentre os direitos fundamentais ensejam ponderações, nos casos concretos.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Todavia, a manutenção da presente Medida Provisória n.º 699, de 2015, nos moldes propostos pelo Poder Executivo, traz a temerária seqüela de inabilitar os manifestantes de exercerem o seu ofício, na medida em que, além de prejudicados pelo elevado valor estipulado, à título de multa, sofrerão com as exorbitantes previsões de suspensão do direito de dirigir pelo período de 1 (um) ano, com a apreensão do veículo, e a suspensão do recebimento de incentivos creditícios pelo prazo de 10 (dez) anos para a aquisição de veículos.

Ora, não se mostra razoável, nem proporcional, que se criminalizem condutas com penalidades tão severas, notadamente pelo fato de a própria Lei n.º 9.503, de 1997, objeto de alteração da Medida Provisória n.º 699, de 2015, já exigir a comunicação prévia, ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, de evento que interrompa a livre circulação de veículos e pedestres (*cf.* art. 95), com a consequente aplicação de infração gravíssima, penalidade de multa (dez vezes) e medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo, (*cf.* art. 174), *in verbis*:

“Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.”

(...)

“Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.

§ 1º As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.

§ 2º Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses da infração anterior.”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

Daí, o pedido de supressão de tais dispositivos, em razão da desproporcionalidade das propostas se comparadas com as infrações já previstas no Código de Trânsito Brasileiro, sendo, pois, essas as razões que nos levam a pleitear o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador **LASIER MARTINS**
(PDT-RS)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12/10/2015	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 699/2015
--------------------	---

AUTOR POMPEO DE MATTOS	Nº do prontuário
---------------------------	------------------

1. Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. X aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 699/2015, passa a vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

“Art. 54.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos, com viseira ou óculos protetores;
.....” (NR)

“Art. 55.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos;
.....” (NR)

“Art. 244.

I - sem usar capacete de segurança, com viseira ou óculos de proteção, ou fora do prazo de validade e vestuário, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Atualmente, a legislação em vigor não fixa nenhum prazo de validade para os capacetes.

Os capacetes costumam ter datas nas etiquetas, sugerindo ao usuário que o produto seja substituído após três anos de uso contínuo.

Contudo o principal motivo da substituição do capacete após três anos, desde que não tenha sofrido nenhuma queda, não está relacionado à perda de suas características protetivas, e sim à diminuição da altura das espumas, que formam a forração interna do capacete.

O achatamento faz com que o capacete fique folgado na cabeça do usuário, girando em todos os sentidos e prejudicando, assim, a sua segurança. No caso dos capacetes importados, em função da formulação diferenciada das espumas, estas se transformam em pequenos pedaços, como flocos, causando o mesmo efeito comentado no parágrafo anterior após período curto de uso.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determina que “o capacete tem de estar devidamente afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior”. Ou seja, esse instrumento já permite reprimir situações de uso de capacete que não se ajuste adequadamente à cabeça do usuário. Assim sendo, qualquer ação fiscalizatória das autoridades de trânsito quanto à data de validade dos capacetes é indevida, visto não ser essa uma das características obrigatórias a serem verificadas nesses equipamentos. Nenhuma referência é feita ao prazo de validade dos capacetes, no código de trânsito e a emenda visa justamente suprir esta laguna.

No mais, pela falta de consciência da população os capacetes na maioria dos casos não são trocados após as quedas, o que leva uma enorme massa de usuários a desfrutarem da falsa sensação de segurança, fazendo uso de capacetes que embora esteticamente não demonstrem, já não suportam os impactos para os quais foram concebidos.

Assim, estabelecer um prazo de validade para a troca do dispositivo, supriria esta deficiência, fazendo grande parcela de usuários repor este dispositivo de segurança, reduzindo o número de vítimas em acidentes.

POMPEO DE MATTOS

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória (MPV) nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo, suprimindo-se o art. 271-A da proposição:

“Art. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 262.

.....

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com o recolhimento, o depósito e a guarda, além de outros encargos previstos na legislação específica.

.....

§ 5º O recolhimento, o depósito e a guarda do veículo apreendido ocorrerão por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública na modalidade pregão, ou outra modalidade pelo critério de menor preço.

§ 6º O proprietário do veículo apreendido será informado sobre a identificação do agente da pessoa jurídica de direito público ou de direito privado prestadora do serviço público que executar o recolhimento do veículo ao depósito pela notificação de autuação.
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Percebe-se da análise da Medida Provisória (MPV) nº 699, de 10 de novembro de 2015, que a norma do Executivo foi editada às pressas, em meio a uma greve de caminhoneiros, de forma que o texto resultante não atendeu à melhor técnica legislativa.

O art. 271-A traz a possibilidade de os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículos serem executados com ente particular

contratado ou ente público, com os respectivos custos assumidos pelo proprietário do veículo. Entretanto, o § 5º do art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já previa que o recolhimento ao depósito e a sua manutenção se dariam na forma de serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço.

As alterações oportunas da MPV deveriam ter sido editadas como parágrafos do art. 262 e não na forma do novo art. 271-A. Portanto, oferecemos a presente Emenda para harmonizar o novíssimo regramento com o CTB.

Consideramos inoportunos os §§ 4º e 5º da MPV, nos termos editados pelo Executivo, posto que a aplicação de preço público ou taxas será uma consequência da escolha entre a concessão da prestação do serviço público ou a prestação direta. Ademais, o § 6º do art. 37 da Constituição Federal já protege os utentes, não sendo razoável que o ente público arque inicialmente pelo dano provocado pelo particular.

Além disso, oferecemos a possibilidade de o proprietário do veículo apreendido ser informado na notificação da autuação, sobre a identificação do agente da pessoa jurídica de direito público ou de direito privado prestadora do serviço público que executar o recolhimento do veículo ao depósito, a fim resguardar seu direito a eventual reparação.

Conto com o apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão,

Senador PAULO BAUER

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Dê-se ao art. 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, a seguinte redação:

“**Art. 253-A.** Interromper, deliberadamente, a circulação na via, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela:

.....
Penalidade – multa (trinta vezes) e proibição de receber incentivo creditício, subvenção do poder público ou de ser incluído em programas de transferência de renda, por dez anos;

Medida administrativa – remoção do veículo ou do material utilizado na interrupção.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Ao se analisar a Medida Provisória (MPV) nº 699, de 10 de novembro de 2015, verifica-se claramente que tal documento foi feito de forma apressada e casuística, o que resultou em um texto muito abaixo do padrão redacional esperado de leis e de documentos emanados pela Presidência da República.

Esse é o caso da redação malfeita do art. 253-A, criado pela MP. De fato, há que se esclarecer que interrupções de vias podem ou não ser acordadas com as autoridades constituídas. Em síntese, da forma atabalhoada como foi redigida, a MPV impediria procissões, passeatas e outros eventos normais em um estado de direito. É evidente que a prática que se busca coibir são as interrupções não programadas nem acertadas com as autoridades competentes sobre as vias.

Além disso, a relação das condutas a serem punidas é extremamente ampla e dá enorme latitude para o abuso de autoridade. Tome-se, por exemplo, a mera conduta de *perturbar* ou *restringir* a circulação na via. Na definição ampla usada pela MPV, toda e qualquer

carreata seria proibida, o que demonstra a leviandade da redação utilizada, e viola o princípio constitucional da proporcionalidade, na sua vertente da proibição do excesso (princípio esse reconhecido por meio de diversas decisões do Supremo Tribunal Federal, tais como a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.112/DF).

Mesmo corrigidas essas impropriedades, ainda assim, impor a suspensão do direito de dirigir, e no seu patamar máximo, de doze meses! – a quem interrompe o tráfego em vias públicas, significaria equiparar essa conduta à gravíssima prática de quem dirige embriagado (CTB, art. 306). Todas as vezes que o CTB prevê tal penalidade administrativa, o faz para prevenir um risco à segurança das pessoas, o que não é, definitivamente, o caso da conduta descrita no novel e malfadado art. 253-A.

Demais disso, não faz sentido punir a conduta ilícita apenas quando se trata de pessoas que se utilizam de veículos – restringindo-lhes o acesso a financiamentos públicos. No caso, por exemplo, de o impedimento na circulação de vias públicas ser feito por pessoas de organizações que recebem subvenções governamentais, ou que estejam incluídas em programas de transferência de renda, a mesma penalidade deve ser aplicada. Com isso, concretiza-se o princípio constitucional da isonomia, evitando-se os “dois pesos e duas medidas” usados pelo Governo Federal.

Necessário se faz, portanto, apresentar esta Emenda à MPV nº 699, de 2015, a fim de: a) permitir a punição de qualquer pessoa, que, por qualquer meio, interrompa o tráfego em vias públicas, seja utilizando veículos ou outros artefatos; b) excluir as penas de apreensão do veículo e de suspensão do direito de dirigir; e c) incluir, entre as penalidades, a proibição de receber subvenções ou investimentos públicos, bem como de ser incluído em programas sociais de transferência de renda.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição Medida Provisória nº 699/2015
------	--

Autor Deputado ANDRE MOURA	Nº do prontuário
<input checked="" type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global	

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Exclua-se o artigo 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015.

JUSTIFICATIVA

É evidente que a presente Medida Provisória é pautada pela mais explícita e flagrante perseguição política. Além de tolher o direito de livre manifestação por parte dos condutores de veículo automotor, o referido texto contém elementos flagrantemente inconstitucionais.

Outro absurdo na Medida Provisória é a previsão de punir as “lideranças” do movimento com uma multa de trânsito no valor de R\$ 19.154,00 (dezenove mil, cento e cinquenta e quatro reais) e podendo ser dobrada caso haja reincidência de conduta no período de 12 meses.

Não cabe ao Código Nacional de Trânsito punir esse tipo de conduta. Caso isso efetivamente aconteça, deverá estar previsto por meio de tipificação no Código Penal.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
174	Deputado ANDRE MOURA	SE	PSC

DATA	ASSINATURA
12/11/2015	



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO MPV Nº 699/2015
------	-------------------------------

AUTOR DEPUTADO FERNANDO MONTEIRO	Nº PRONTUÁRIO
-------------------------------------	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

O art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 673, de 2015.

ASSINATURA

____/____/____

DEPUTADO FERNANDO MONTEIRO (PP/PE)



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 699
00026**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
03/05/2012

proposição
MPV 699/2015

Autor
Dep. Alan Rick

nº do prontuário

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o art. 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º da MPV 699, de 12 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699, de 2015, acrescenta tipificação ao Código de Trânsito Nacional visando punir severamente a conduta de quem intencionalmente utiliza veículos para bloquear a circulação nas vias. A pena aplicável extrapola os parâmetros de proporcionalidade, na medida em que, além de prever multa de 30 vezes, também dá ensejo à suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo. Em números, a multa passa de R\$ 1.915 para R\$ 5.746, chegando a 19.154, para os organizadores de manifestações com bloqueio de via. Administrativamente, prevê ainda o recolhimento da carteira de habilitação, a remoção do veículo e a proibição, por dez anos, de receber incentivo creditício para aquisição de veículos.

Pelo excesso e inusitado das penas, fica nítida sua motivação de inibir manifestações de protesto, especialmente aquelas promovidas pelos trabalhadores caminhoneiros.

Estamos diante de intolerável desvio de finalidade que, longe de proteger o bem jurídico liberdade de circulação, ataca a liberdade de manifestação e de reivindicação, além de impactar negativamente toda a cadeia produtiva que utiliza fortemente o transporte por caminhões, bem como os consumidores de todo o País.

Não acreditamos que os direitos de participação política e de reivindicação possam ser afrontados por artificialismos legislativos, razão pela qual apresentamos a presente emenda corretiva dessa injustiça que pesa sobre os trabalhadores caminhoneiros.

Sala das Sessões, 17 de novembro de 2015.

Deputado Alan Rick
(PRB/AC)



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 699
00027**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

proposição
MPV 699/2015

Autor
Dep. Alan Rick

nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º da MPV 699, de 12 de novembro de 2015, a seguinte redação:

“Art. 253-A. Usar veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699, de 2015, acrescentou nova tipificação de crime de trânsito, consistente na conduta de intencionalmente utilizar veículos para bloquear a circulação nas vias. Todavia, embora sensíveis aos graves transtornos e prejuízos causados pelos bloqueios das vias, não podemos anuir com o excesso na dosimetria das penas.

Ora, a pena aplicável extrapola os parâmetros de proporcionalidade, na

medida em que, além de prever multa de 30 vezes, também dá ensejo à suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo. Paralelamente, é estabelecida a sanção administrativa de proibição, por dez anos, de receber incentivo creditício para aquisição de veículos. Todas essas sanções parecem-nos draconianas, abusivas e inadmissíveis.

Entendemos que a emenda atende ao objetivo de preservar a liberdade de locomoção e circulação, com coerência e justiça.

Sala das Sessões, 17 de novembro de 2015.

Deputado Alan Rick
(PRB/AC)



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 699
00028**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição MPV 699/2015
------	-----------------------------------

Autor Dep. Alan Rick	nº do prontuário
--------------------------------	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o art. 271-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º da MPV 699, de 12 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699, de 2015, autoriza a contratação de particulares, mediante pregão, para realização de serviços de recolhimento, depósito e guarda do veículo. Nesta hipótese, o proprietário deverá pagar diretamente ao particular contratado e, caso ocorra abuso ou recolhimento indevido, poderá responsabilizar o Poder Público.

A alteração legislativa não parece resguardar suficientemente os direitos dos proprietários dos veículos, e pode causar muitos prejuízos de difícil comprovação ao proprietário do veículo. Caso ocorra negligência ou abuso ou mesmo danos materiais causados durante a remoção, fica o proprietário obrigado a comprovar a culpa do particular antes de solicitar o ressarcimento perante o Poder Público. É absolutamente impraticável e fragiliza os proprietários dos veículos, razão pela qual apresentamos a

presente emenda que visa suprimir os dispositivos que autorizam a remoção dos veículos por particulares contratados.

Sala das Sessões, 17 de novembro de 2015.

Deputado Alan Rick
(PRB/AC)



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00029

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
03/05/2012

proposição
MPV 699/2015

Autor
Dep. Alan Rick

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, onde couber, o seguinte artigo ao texto da MPV nº 699, de 12 de novembro de 2015:

“Art..... . Ficam anistiados todos aqueles que foram autuados por infração do disposto no art. 253-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no período compreendido entre a edição Medida Provisória nº 699, de 12 de novembro de 2015, e a publicação desta Lei.

§ 1º A anistia se estende aos que foram autuados por infração do disposto no art. 253 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, cometida em razão de participação, direta ou indireta, nas manifestações promovidas por caminhoneiros em atos de protesto ou reivindicatórios, no período de 6 de novembro de 2015 até a data de publicação desta Lei.

§ 2º. A anistia de que trata o caput e o § 1º deste artigo abrange todas as autuações efetuadas, e todas as penalidades e medidas administrativas aplicadas ou em processamento, que tenham por fundamento os artigos 253 e 253-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 3º. A anistia autoriza o ressarcimento e devolução das quantias pagas por força da aplicação das penalidades e medidas administrativas relativas às infrações descritas no caput deste artigo e § 1º, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699, de 2015, acrescenta tipificação ao Código de Trânsito Nacional visando punir severamente a conduta de quem intencionalmente utiliza veículos para bloquear a circulação nas vias.

As sanções previstas extrapolam os parâmetros de proporcionalidade, na medida em que, além de prever **multa** de 30 vezes, também dá ensejo à **suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo**. Em números, a multa passa de R\$ 1.915 para R\$ 5.746, chegando a R\$ 19.154, para os organizadores de manifestações com bloqueio de via. Administrativamente, prevê ainda o **recolhimento da carteira de habilitação, a remoção do veículo e a proibição, por dez anos, de receber incentivo creditício para aquisição de veículos**.

Pelo excesso e inusitado das penas, fica nítida sua motivação de inibir manifestações de protesto, especialmente aquelas promovidas pelos trabalhadores caminhoneiros.

Estamos diante de intolerável desvio de finalidade que, longe de proteger o bem jurídico liberdade de circulação, ataca a liberdade de manifestação e de reivindicação, além de impactar negativamente toda a cadeia produtiva que utiliza fortemente o transporte por caminhões, bem como os consumidores de todo o País.

Sala das Sessões, 17 de novembro de 2015.

Deputado Alan Rick
(PRB/AC)



**MPV 699
00030**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**Emenda nº - CMMPV
À Medida Provisória nº 699, 2015**

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 690, de 2015 a seguinte redação:

Art.1º - A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ Art. 231 -

VIII - efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:

a) coletivo de passageiros, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida Administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação;

b) individual de passageiros, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo;

c) de bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo;

“Art. 253-A. Usar veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (trinta vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos.

§ 1º Aplica-se a multa agravada em cem vezes aos organizadores da conduta prevista no **caput**.

§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses.” (NR)

“Art. 271-A. Os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo poderão ser executados por ente público ou por particular contratado.

§ 1º Os custos relativos ao disposto no **caput** são de responsabilidade do proprietário do veículo.

§ 2º Os custos da contratação de particulares serão pagos pelo proprietário diretamente ao contratado.

§ 3º A contratação de particulares poderá ser feita por meio de pregão.

§ 4º O disposto neste artigo não afasta a possibilidade de o ente da federação respectivo estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei.

§ 5º No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativamente ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critério da devolução de multas indevidas.” (NR)

“Art. 320-A. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.” (NR)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Justificação

A Comissão Especial do Congresso Nacional instituída para apreciar a Medida Provisória 673/2015, que alterava o Código de Trânsito Brasileiro aprovou em 17 de junho deste ano o parecer conclusivo do relator que dispôs sobre alterações na legislação de trânsito, inclusive no inciso VIII do artigo 231 do CTB, visando estabelecer sanções mais severas para aqueles que realizam o transporte ilegal de passageiros.

O texto do PLV 08/2015 foi posteriormente aprovado nos plenários da Câmara dos Deputados e Senado Federal, não sofrendo qualquer crítica ou proposta de alteração quanto a nova redação ao inciso VIII do artigo 231, permitindo concluir que todos parlamentares estavam de acordo com o teor da matéria.

Ao sancionar a Lei nº 13.154, de 30 de julho de 2015, a Excelentíssima Senhora Presidenta da República achou por bem vetar a nova redação do inciso VIII do artigo 231 do Código de Trânsito Brasileiro, sob o seguinte entendimento:

"A medida retiraria da norma em vigor a ressalva para os casos em que se configure força maior, o que poderia, em casos específicos, resultar na violação ao interesse público."

Sob que pese as razões do veto, não podemos ignorar a triste realidade que o transporte ilegal de passageiros, mais conhecidos como transportadores clandestinos, os quais vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil.

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Assim a presente emenda visa reparar o equívoco constatado pelo Poder Executivo Federal na redação do inciso VIII do artigo 231 do Código de Trânsito Brasileiro,



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

aprovado no PLV 08/2015, e permitir adequação da lei a realidade atual, cujo objetivo é capacitar as autoridades públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

Sala das Sessões, 16 de Novembro de 2.015

Senador Acir Gurgacz
PDT/RO



GOV. NACIONAL

EMENDA DE EMENDAS

ETIQUETA MPV 699 00031
--

DATA 11/11/2015	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015
--------------------	---

AUTOR Deputada Federal Mara Gabrielli	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória 699, de 2015, onde couber, o seguinte dispositivo:

A Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º
 Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres:

- I – as praias abertas à circulação pública;
- II – as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas; e
- III – os estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou edificações privadas de uso coletivo, no tocante às regras protetivas dos idosos e pessoas com deficiência” (NR)

“Art. 24.....

 VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público ou edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;” (NR)

“Art. 181,.....

 XX – em locais reservados às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição: Infração – grave; Penalidade – multa; Medida administrativa – remoção do veículo.”

“ANEXO I
 EDIFICAÇÕES PRIVADAS DE USO COLETIVO - aquelas destinadas às atividades de natureza comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde, inclusive as edificações de prestação de serviços de atividades da mesma natureza;
 EDIFICAÇÕES DE USO PÚBLICO - aquelas administradas por entidades da

ASSINATURA

administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinadas ao público em geral;"

Justificação

O presente projeto, que visa autorizar a fiscalização por parte das autoridades de trânsito nas edificações públicas ou privadas de uso coletivo merece prosperar sob os pontos de vista formal e material, conforme será exposto a seguir.

Sob o ponto de vista formal relativo à repartição de competências entre os entes federados, o projeto é de competência privativa da União por tratar de trânsito, conforme art. 22, XI, CF. Em verdade, a presente propositura tem por objeto alterar o Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503 de 1997, matéria esta de exclusiva competência da União.

Quanto à competência do Poder Legislativo regular matéria atinente ao trânsito e sua respectiva fiscalização tampouco há óbices constitucionais, por não incorrer nas vedações previstas no art. 61, §1º da Constituição Federal.

De fato, o projeto agrava a penalidade imposta aos motoristas que estacionarem em vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos e possibilita a fiscalização em edificações abertas ao público, sejam públicas ou privadas. Referida autorização não cria cargos, funções ou empregos públicos na administração direta ou indireta, visto que o mesmo corpo de fiscais pode ser realocado, sem necessidade de novas contratações. Não dispõe tampouco sobre organização administrativa, por não exigir realocação de funcionários, mas tão somente autorizá-la.

Ademais, a proposta caminha em conjunto com leis vigentes, a saber, o Estatuto do Idoso, lei nº 10.741 de 2003 e a lei nº 10.098 de 2000. A primeira estabelece em seu art. 41 a obrigatoriedade de reserva de 5% de vagas para idosos em estacionamentos públicos e privados. Já a segunda preconiza a reserva de 2% das vagas para pessoas com deficiência com dificuldade de locomoção.

No âmbito de sua competência regulamentar, o CONTRAN expediu as resoluções 303 e 304 de 2008, que dispõem sobre as credenciais a serem utilizadas pelos idosos e pessoas com deficiência, respectivamente, quando do uso de vagas reservadas. Tais resoluções padronizam o formato da credencial e obrigam a colocação da mesma no painel do carro, em local visível. Tais medidas facilitam a fiscalização e garantem ao idoso ou pessoa com deficiência a utilização das vagas reservadas em território nacional, vez

ASSINATURA

que a padronização permite a qualquer fiscal identificar a credencial válida.

Ocorre que, e aqui já se inicia a discussão de mérito, diversos órgãos de trânsito municipais têm se recusado a autuar automóveis indevidamente estacionados em vagas reservadas, sob o argumento de que não lhes é permitido fiscalizar áreas privadas.

Conforme o depoimento da presidente da Comissão Permanente de Acessibilidade de São Paulo, Silvana Cambiaghi,

“- Nós só podemos verificar se o estacionamento respeita a porcentagem de vagas especiais. A utilização delas por idosos ou deficientes físicos cabe à empresa que tem o estacionamento [fiscalizar]. *Por lei, não podemos entrar no espaço privado para fiscalizar*” (grifos nossos)

Tal interpretação levou a o Ministério Público do Estado de São Paulo a firmar um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC - com os shoppings centers, delegando a estes a fiscalização da reserva de vagas e responsabilizando os mesmos quando do seu descumprimento. Já no município de Curitiba, o entendimento da autoridade de trânsito, Urbanização de Curitiba, é outro, sendo cabível a fiscalização e consequente autuação dos veículos estacionados nos edifícios privados de uso coletivo.

O resultado prático da ausência de fiscalização em edificações privadas abertas ao público é que idosos e pessoas com deficiência frequentemente encontram as vagas de estacionamento de shoppings, supermercados, teatros, casas de show, que lhes são reservadas, ocupadas por infratores, sem que os mesmos sejam punidos.

Com vistas a sanar tal vácuo normativo, proponho a aplicabilidade do CTB às edificações privadas de uso coletivo e públicas, por meio da alteração no art. 2º do referido código, bem como a autorização para que as autoridades fiscalizadoras possam autuar veículos indevidamente estacionados em tais locais.

Reconhece-se que a autorização ora concedida permite aos fiscais exercerem seu poder de polícia dentro de propriedade privada. Cabe ressaltar, contudo, que se justifica a mesma pela função social que a propriedade deve obedecer, conforme o art. 5º, XIII. A função social das edificações públicas ou privadas de uso coletivo é cumprida à medida que os estacionamentos públicos e privados reservam vagas para idosos e pessoas com deficiência, conforme mandamento legal. Ocorre que resta prejudicada a função social quando o mandamento legal não é eficaz, devido à falta de fiscalização. O presente projeto visa dar eficácia às normas que determinaram a função

ASSINATURA

social dos estabelecimentos.

Por último, a propositura estabelece penalidade específica para aquele que estacionar sem a devida credencial em vaga reservada à pessoa com deficiência ou idoso. As resoluções 303 e 304 do CONTRAN indicam que se deve aplicar a penalidade presente ao inciso XVII, art. 181 do Código de Trânsito Brasileiro. Entendemos que as referidas resoluções extrapolaram seu poder regulamentar, criando obrigação não existente em lei. Para sanar essa irregularidade e coibir a prática antiética de se estacionar em vagas reservadas àqueles que delas necessitam, propomos a criação de sanção específica, ainda mais grave que aquela indicada pelas resoluções do CONTRAN.

Para por fim a essa injusta situação, que só tem prejudicado às pessoas com deficiência e os idosos e retardado a eficácia das leis protetivas desses grupos, faz-se necessária a aprovação da presente propositura.

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00032

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 235-C.
.....

§ 17 O motorista empregado que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no interior do veículo, terá direito a adicional de 30% (trinta por cento) do salário mensal, proporcionais a quantidade de dias nessa condição.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme as normas trabalhistas, no campo das relações de trabalho, o empregador tem o dever de proteção em face do empregado, não podendo permitir que sobre ele recaia nenhuma lesão, mácula, prejuízo ou gravame. Comportamento diverso ofende o princípio de proteção ao trabalhador, fundamento da ordem jurídica trabalhista no mundo democrático.

Na profissão dos motoristas profissionais o repouso diário no próprio veículo é uma condição totalmente normal, até mesmo porque os caminhões já vêm de fábrica equipados com cama em sua boleia.

Ao pernoitar dentro caminhão o motorista está a serviço da empresa e acaba prestando serviço confiável de guarda e proteção do patrimônio do empregador, uma vez que são obrigados a estacionar em postos de combustíveis na estrada, os quais, na maioria das vezes, são locais abertos e sem segurança. O pernoite no caminhão é conveniente para as empresas, diante da necessidade de vigilância do seu patrimônio e para dar eficiência no serviço de transporte.

Dessa forma, os empregadores não concedem ao empregado o direito de repousar de forma adequada e com segurança, durante as viagens realizadas a trabalho. O motorista é obrigado a dormir num espaço muito pequeno, sem banheiro, alimentação e em condições precárias, eis que não dispõe de um lugar digno para dormir - direito elementar de qualquer ser humano.

Fere a dignidade da pessoa humana o fato de o motorista ter que dormir no caminhão, em condições inadequadas para o necessário repouso e descanso, aproveitando-se o empregador dessa situação para ver protegido o seu patrimônio.

Este projeto tem por objetivo conceder adicional de 30% (trinta por cento) do salário ao motorista que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no veículo.

Pela relevância e alcance social da medida, e pertinência da matéria, que visa dar mais dignidade aos motoristas profissionais de veículos de transporte de cargas e de passageiros, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00033

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos:

“**Art. XXº** O art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 37.

IV – construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículos, localizadas às margens da rodovia, separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), e que ofereçam serviços que garantam o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação da ANTT.” (NR)

Art. XXº A obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, não se aplica aos programas de concessão com edital de licitação já publicado e contratos de concessão de rodovia vigentes, até três meses após a data de publicação desta Lei.

Art. XXº Nos instrumentos de convênio de delegação de rodovia ou trecho rodoviário firmados entre a União e o Distrito Federal, Estado ou Município, após a data de publicação desta Lei, deverá constar cláusula que exija o cumprimento da obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no caso de a exploração da rodovia ou do trecho rodoviário ser concedido a pessoa jurídica ou consórcio de empresas.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem por objetivo oferecer aos caminhoneiros e a outros motoristas profissionais locais em que possam descansar e recorrer a serviços essenciais, ao longo do trajeto da viagem. Uma das grandes dificuldades desses profissionais está exatamente em ter um local adequado para cumprir a determinação legal de descansar periodicamente. Aliás, essa também é uma de suas reivindicações que contribuiu para as recentes manifestações que têm ocorrido em

todo o País. Não basta apenas exigir que não se bloqueie as rodovias, é necessário que se conceda instrumentos aos caminhoneiros para que eles tenham melhores condições de trabalho.

Muito comum nos Estados Unidos, Canadá, Austrália, Europa, África e Ásia, as estações de apoio é um serviço público, localizado em estradas e rodovias em que motoristas e passageiros podem descansar, comer, ou até mesmo reabastecer. Normalmente estas áreas contam com instalações que podem incluir postos de combustível, banheiros e restaurantes.

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, determina que deve ser observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso dentro de 6 (seis) horas na condução de veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. Nesse sentido, é indispensável que a infraestrutura rodoviária comece a ser adaptada a tal cenário, no qual haverá limitações à prática da direção continuada, obrigando os motoristas a períodos de descanso em áreas e instalações que, espera-se, possam recebê-los de maneira adequada.

Em muitas rodovias, a maioria dos usuários são caminhoneiros que, na falta de pontos de parada estruturados, estacionam no pátio dos postos de combustíveis nas cidades que ficam as margens da via, congestionando os acostamentos, ou mesmo em locais ermos e inseguros.

Dadas essas considerações, julgamos conveniente apresentar a presente emenda, que tem por base Substitutivo do Senado Federal apresentado ao PL nº 785/2011.

Pela relevância e alcance social da medida, e pela relevância temática que alcança os motoristas profissionais de transporte de cargas e passageiros, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria, pois tais alterações darão mais eficácia à exigência legal de descanso dos motoristas profissionais e contribuirão para a redução dos acidentes, mortos e feridos no trânsito.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00034

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 16/11/2015	Proposição Medida Provisória nº 699/2015
---------------------------	--

AUTOR Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ	Nº do Prontuário 306
--	--------------------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 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, registro e licenciamento de veículos e aos autos de infrações de trânsito.

§ 1º Os documentos previstos no **caput** poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados por meio eletrônico, óptico ou qualquer outro meio tecnológico hábil, desde que assegurada a autenticidade, fidedignidade, confiabilidade e segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, neste caso, a guarda física de documentos.

§ 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 presente emenda ancora-se nas diretrizes atualmente adotadas pela Administração Pública, encontrando-se em voga a primazia ao uso de processos eletrônicos e arquivamentos de documentos de forma digital, em observância ao Princípio da Eficiência. Nessa linha de raciocínio, inclusive restou editada a Lei Federal nº 12.682/2012, a qual traz a figura da digitalização como instrumento eficiente ao armazenamento de documentos públicos.

Nessa senda, visando a premência de se adequar a legislação de trânsito ao arcabouço jurídico pátrio vigente, bem como à realidade vivencial, além das dificuldades enfrentadas pelo quantitativo de documentos arquivados em papel, consideramos necessária a alteração do referido dispositivo legal. Inclusive, tem sido uma demanda permanente de todos os órgãos e entidades de trânsito de todas as esferas.

Por fim, impende anotar que a sugestão em comento traria avanços consideráveis, do ponto de vista da eficiência da máquina pública e num espectro mais amplo na seara ambientar atendendo aos preceitos do artigo 225 da Carta Magna, na medida em que a implementação de meios eletrônicos gera economia de papel, diminuição de espaço físico de armazenamento, melhoria dos processos, redução dos custos operacionais e o célere acesso das informações.

Entende-se que tais alterações darão mais eficácia na geração, tramitação e armazenamento de documentos de forma eletrônica, beneficiando a sociedade como um todo, por dar mais agilidade em todo o processo, desde a autuação até o final dos processos administrativos.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00035

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 16/11/2015	Proposição Medida Provisória nº 699/2015
---------------------------	--

AUTOR Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ	Nº do Prontuário 306
--	--------------------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“**Art. XXº** O artigo A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 312-A:

“Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 desta Lei, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

I – trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito;

II – trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados;

III – trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito;

IV – outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda é, na realidade, uma reedição do PL 798/2007, também de minha autoria, aprovado por unanimidade nas Comissões de Viação e Transporte, Constituição Justiça e Cidadania e no Plenário desta Casa nos anos de 2007 e 2008.

O projeto original, apresentado em 23/04/2007, tramitou rapidamente pela Comissão de Viação e Transportes – CVT, sendo aprovado POR UNANIMIDADE pelo voto do nobre colega Deputado Cláudio Cajado em 08/08/2007, seguindo para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – CCJC, onde

recebeu parecer do então deputado Regis de Oliveira pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação, também aprovado por unanimidade.

Por tratar-se de matéria penal, a matéria foi encaminhada ao Plenário desta Casa, onde foi aprovado no dia 20/08/2008, sendo remetida ao Senado Federal.

Aprovada na CCJ do Senado em 21/05/2009, a matéria foi pautada em Plenário daquela Casa em 25/06/2009 e retirada de pauta sucessivas vezes, sendo arquivada em face ao encerramento da Legislatura em 26/12/2014, tendo tramitado naquela casa por mais de cinco anos, sem ser apreciada.

O projeto, embora estabeleça medidas bastante simples, poderá ser de grande valia para a conscientização dos condutores de veículos automotores, especialmente para aqueles que cometeram crimes de trânsito, o que certamente proporcionará condições de tráfego mais seguras para toda a população.

Para a imensa maioria dos casos de crime de trânsito, as penas de detenção enquadram-se nos critérios necessários para que possa ocorrer sua substituição por penas restritivas de direito. Esse instrumento vem sendo largamente utilizado pelos juízes brasileiros, notadamente por se tratar de uma pena que, além de eficaz do ponto de vista educativo, é bem menos onerosa para a sociedade.

A intenção desta proposta é garantir que o cumprimento de penas alternativas para os crimes de trânsito se dê em ambiente diretamente relacionado com as consequências reais ou potenciais de tais crimes, de forma que o responsável pela ação criminosa possa presenciar e acompanhar de perto as gravíssimas consequências que seus atos causaram ou poderiam ter causado.

Dessa forma, a pessoa que cometeu um crime de trânsito poderá, além de pagar sua dívida com a sociedade – por meio da realização de tarefas gratuitas em unidades de resgate, hospitais e clínicas de recuperação de acidentados – também conhecer as vítimas e acompanhar o dia-a-dia de trabalho dos profissionais dessas áreas, o que lhe dará uma maior conscientização sobre as responsabilidades do trânsito.

Certo de que a medida proposta promoverá melhorias na segurança de nosso tráfego, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Pela relevância e alcance social da medida, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução dos acidentes, mortos e feridos no trânsito.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00036

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em vias públicas.” (NR)

“Art. 280.

§ 5º A infração prevista no artigo 218 poderá ser caracterizada pela aferição da velocidade desenvolvida pelo veículo no local da fiscalização ou pelo cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido, considerando-se, neste caso, o local do término do percurso controlado como o local do cometimento da infração.” (NR)

..... (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda foi inicialmente apresentada pelo deputado Edinho Araújo (PMDB-SP) no ano de 2012 e tem como objetivo permitir a aferição da velocidade de trânsito de veículos

em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

Aprovado na Comissão de Viação e Transportes – CVT com emenda do nobre deputado Mauro Lopes, o projeto seguiu para análise da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, onde fui designado como relator.

Encerrada a legislatura, a proposta foi arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Iniciada a nova Legislatura e com a designação do nobre autor para fazer parte da equipe ministerial da presidenta Dilma Rousseff, a proposta não pode ser desarquivada, uma vez que o autor, como ministro, ficou impedido de apresentar o requerimento de desarquivamento de suas propostas.

Resumidamente, o nobre autor justificou sua proposta nos seguintes termos, com o que concordamos totalmente:

“A Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, oportunidade em que os Estados deverão esgotar seus esforços no sentido de diminuir significativamente o número de vítimas de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, o número de mortes.

Evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o excesso de velocidade é uma das infrações que possui – simultaneamente – duas características determinantes para uma violenta redução da segurança viária: potencializa o risco do acidente e também potencializa sua gravidade.

A infração de excesso de velocidade é matriz geradora de outras infrações de trânsito, pois o condutor que excede a velocidade máxima estabelecida para a via raramente não comete outras infrações de circulação que também rebaixam o nível da segurança do trânsito como, por exemplo, deixar de guardar distância frontal de segurança entre o seu veículo e os demais.

[...]

O presente Projeto de Lei tem o escopo de ampliar as possibilidades de controle, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média”, ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.

Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.

Uma alteração legislativa neste sentido incrementará a eficiência e a eficácia da fiscalização do excesso de velocidade, o que contribuirá significativamente para a redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.

[...]

A possibilidade jurídica da fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média” já é realidade nos países da União Europeia como, exemplificativamente, Itália e Portugal (artigos 141 e 142 do Codice Della Strada; e artigos 27, 28, 145 e 146 do Código da Estrada, respectivamente).

[...]

Exemplo emblemático do impacto da redução de acidentes de trânsito é o da Itália. Em 2004 foi desenvolvido pela Autostrade per l'Italia um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Tal sistema – que é integralmente gerido pela Polizia Stradale – foi denominado Safety Tutor. Este sistema detecta a velocidade média desenvolvida pelo veículo em trechos de extensão variada conforme as características da via. Os resultados obtidos naquele País são impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, redução de 19% do total de acidentes nas rodovias italianas (<http://www.autostrade.it/assistenza-al-traffico/tutor.html>, acessado em 14 de setembro de 2011).

[...]

O presente Projeto tem a finalidade de auxiliar no início de um círculo virtuoso na vida de nossa Instituição Republicana para o oferecimento de um trânsito mais seguro aos nossos concidadãos.

Pela importância social da futura norma, e sua pertinência com a presente MP que busca dar maior eficiência às normas do CTB, esperamos o acatamento dos nobres pares.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00037

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“**Art. XXº** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 159. O documento de habilitação, expedido em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterà fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte do documento de habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 3º A emissão de nova via do documento de habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 5º O documento de habilitação somente terá validade para a condução de veículo quando apresentado em original.

§ 6º A identificação do documento de habilitação expedido e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 8º A renovação da validade do documento de habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

§ 10. A validade do documento de habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental, excetuando-se a Permissão para Dirigir.

§ 12. São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação, a Permissão para Dirigir e a Autorização para Conduzir Ciclomotor.

§ 13. Considera-se habilitado o condutor de veículo que cumprir os requisitos estabelecidos neste Código para recebimento do documento de habilitação, inclusive quanto à exigência de aprovação em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco de que trata o art. 145.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A atual redação do artigo 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ao utilizar as expressões “Carteira Nacional de Habilitação” e “Permissão para Dirigir”, quando se pretende tratar dos documentos em geral, tem ocasionado grande dificuldade aos órgãos e entidades de trânsito e mesmo ao cidadão que acaba por não compreender efetivamente o alcance do texto legal. Isso acontece especialmente porque existe também a “autorização para conduzir ciclomotor” que é um documento de habilitação para ser utilizado nesse tipo de veículo, o qual, a partir da edição da Lei nº 13.154, de 30 de junho de 2015, passou a ser registrado e licenciado pelos Departamentos Estaduais de Trânsito, portanto começaram a ser fiscalizados na forma dos demais veículos.

Com a proposta ora inserida busca-se adequar a legislação, impedindo a impunidade quando for constatado que um condutor de ciclomotor esteja sem documento de habilitação, fato este que já tem sido constatado nas recentes decisões do Judiciário. A alteração apenas ajusta a redação no que se refere à terminologia “documento de habilitação”.

Entende-se que tais alterações darão mais eficácia na emissão de documentos de habilitação e também possibilitarão a inclusão da autorização para conduzir ciclomotor entre esses documentos. A legislação atual é silente sobre a autorização para conduzir ciclomotor nesses parágrafos, sendo necessário corrigir essa lacuna.

Além disso, precisamos deixar claro o que é estar devidamente habilitado, tendo em vista que não basta ao condutor possuir o respectivo documento de habilitação quando ele necessitar dirigir veículos especiais, especificamente aqueles que o próprio CTB exige cursos especializados. Caso esse condutor não tenha se submetido ao curso especializado, ainda que tenha a CNH não poderá dirigir determinados tipos de veículos (veículos de emergência, por exemplo).

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00038

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.” (NR)

“Art. 277.

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 11.705, de 19 de junho de 2008, chamada “Lei Seca”, que alterou dispositivos da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe importantes avanços no combate aos acidentes de trânsito decorrentes da combinação “álcool-direção”, visto que não somente conduziu ao Brasil à vanguarda da segurança no trânsito no mundo ao decidir pela tolerância “zero” de álcool no sangue quando o condutor estiver dirigindo veículo automotor, tanto que recebeu a alcunha de “Lei da Vida”, contribuindo muito para a redução da mortalidade no trânsito brasileiro, que mata mais de 40 mil pessoas todos os anos e deixa mais de 150 mil feridos: uma tragédia nacional.

Um dos dispositivos incluídos pela “Lei Seca” no CTB foi exatamente o que prevê a multa administrativa ao condutor que se recusar a realizar os testes e exames para verificação de sua condição no momento da fiscalização, com a inclusão do § 3º ao art. 277 do CTB. Esse foi mais um instrumento para impedir que o condutor que tivesse ingerido bebida alcoólica utilizasse esse artifício da recusa para se livrar da autuação e continuar a dirigir sob influência de álcool, colocando em risco a segurança das demais pessoas.

Não obstante o grande benefício dessa alteração, verificou-se que não bastava a previsão da recusa no § 3º do art. 277 do CTB, com menção ao art. 165 do mesmo diploma legal, tendo em vista que este artigo refere-se ao condutor que efetivamente se encontra sob influência de álcool, não o que se recusou. Como a infração deve estar capitulada no “Capítulo XV - Das Infrações”, faz-se necessária a inclusão de um artigo específico para enquadrar administrativamente a recusa dando sustentação ao § 3º do art. 277. Ressalte-se que não existe previsão de qualquer sanção penal ao condutor que se recusar a realizar os testes e exames, mas tão somente a sanção administrativa.

Desta forma, inclui-se o art. 165-A, com adequação da redação do § 3º do art. 277 para que faça referência aquele artigo e não ao 165, conforme explicitado acima.

Entende-se que tais alterações darão mais eficácia ao combate ao consumo de álcool na direção de veículos e contribuirão para a redução dos acidentes, mortos e feridos no trânsito.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00039

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem estar habilitado:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes);

Medida Administrativa – recolhimento do veículo;

II - com documento de habilitação cassado ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes);

Medida Administrativa – recolhimento do veículo;

III - com Documento de habilitação de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual do art. 162 do CTB tem gerado muitas dificuldades aos órgãos e entidades de trânsito. Em primeiro lugar porque a expressão atual contida no inciso I contempla tão somente a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a Permissão Para Dirigir PPD), excluindo a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), o que tem levado, por decisões judiciais, ao arquivamento dos autos de infração lavrado aos condutores destes veículos por não estarem com o documento de habilitação. Outra grande dificuldade se refere ao fato de que não existe previsão de medida administrativa aplicável às condutas estabelecidas nos incisos I, II e III do referido artigo.

O que se pretende, com a presente emenda é corrigir essas falhas, a partir de duas medidas bastante simples, mas significativas, do ponto de vista da eficácia da norma legal. A primeira, ao invés de se inserir a ACC no inciso I, substitui as expressões referentes a CNH e PPD por “sem estar habilitado”, o que contempla os três tipos de documentos de habilitação mais a exigência dos cursos especializados previstos no art. 145. Em alguns casos não basta possuir o respectivo documento de habilitação para ser considerado habilitado, mas também ser aprovado no respectivo curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, como nos casos de condução de veículos de emergência, transporte de escolares, de produtos perigosos e de transporte coletivo de passageiros. Além disso, buscamos aumentar o fator multiplicador da penalidade de multa, na tentativa de inibir que condutores não habilitados coloquem em risco a sua vida e a de terceiros no trânsito, e equilibrar com a penalidade do inciso II, tendo em vista que não ter passado pelos treinamentos necessários para dirigir veículo pode ser considerado ainda mais perigoso do que alguém que é habilitado e cometeu infrações que geraram a penalidade de suspensão ou cassação.

A outra medida insere medida administrativa nos incisos I, II e III de forma a deixar clara a ação a ser adotada pelos agentes de trânsito. É importante lembrar que o agente público somente pode fazer ou deixar de fazer o que está definido por Lei e não por seu mero arbítrio. Neste caso, optamos pela medida administrativa de remoção do veículo, dada a gravidade das condutas tipificadas nos referidos incisos. Retiramos a penalidade acessória de “apreensão do veículo” porque essa é a ação mais adequada a ser realizada, tendo em vista que nenhum órgão ou entidade de trânsito aplica essa penalidade nem jamais aplicou, desde que o CTB entrou em vigor, no início de 1998. E isso não acontece não somente por dificuldades administrativas e operacionais, mas por que não se adequa a realidade brasileira; nenhuma medida relacionada a “apreensão do veículo” é adotada, não obstante a confusão que a maioria dos especialistas faz com a medida administrativa de “remoção do veículo”. Esta é apenas uma medida administrativa a ser aplicada pelo agente de

trânsito no momento da fiscalização, estando prevista no art. 269 do CTB, inclusive não existe prazo estabelecido para essa medida, haja vista que assim que a irregularidade for cessada o veículo deve ser imediatamente liberado, desde que quitadas as despesas referentes ao recolhimento do veículo.

Não se justifica manter a penalidade de apreensão do veículo nesses incisos, apenas para dar a transparecer um rigor que não existe na realidade. Por isso, inclui-se a medida administrativa de “remoção do veículo” e se retira a penalidade de apreensão do veículo, permanecendo a penalidade de multa.

Entende-se que tais alterações darão mais eficácia na fiscalização dessas condutas.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00040

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 148.
.....

§ 5º O exame de direção veicular será realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e aplicado por examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados, pertencentes ao quadro permanente ou credenciados junto ao respectivo órgão ou entidade.” (NR)

“Art. 152. O exame de direção veicular será realizado perante uma comissão integrada por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito.”
.....

§ 2º Os integrantes das Forças Armadas e dos Órgãos de Segurança Pública que possuírem curso de formação de condutor, ministrado em suas corporações, serão dispensados, para a concessão do documento de habilitação, dos exames a que

se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§3º O militar, o policial ou o bombeiro militar interessado instruirá seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da unidade administrativa onde prestar serviço, do qual constarão: o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e categoria em que se habilitou a conduzir, acompanhado de cópias das atas dos exames prestados.

.....
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa adequar as redações dos artigos 148 e 152 do Código de Trânsito Brasileiro às necessidades constatadas pela Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito, em reunião realizada em novembro de 2013, em que todos os Estados da Federação asseveraram estar encontrando dificuldades em relação ao insuficiente efetivo de examinadores para atender à crescente demanda de exames de direção veicular em todo o País. Assim como as necessidades dos órgãos de Segurança Pública no que se refere à formação de seus servidores.

Atualmente o Código de Trânsito Brasileiro não permite que os exames de direção veicular possam ser aplicados por entidades credenciadas, como também fixa o período de condução dos licenciadores, restringindo e limitando o universo de examinadores.

Assim, imprescindível se torna adequarmos a legislação de trânsito às reais necessidades constatadas nos Estados e no Distrito Federal, alicerçados no princípio constitucional da eficiência e, deste modo, permitir dar celeridade ao processo de emissão da Carteira Nacional de Habilitação e, por conseguinte, diminuir a espera do cidadão.

Especificamente no caso dos policiais, a formação desses condutores atualmente está sendo ministrada por organizações particulares, enquanto essas instituições, incluindo a Polícia Rodoviária Federal, a exemplo do que ocorre nas organizações militares, têm em seu currículo disciplinas relacionadas com a condução de veículos, tendo instrutores capacitados para que o condutor policial exerça suas atividades de forma competente e com segurança. No entanto, por força da Lei, acabam tendo que participar de cursos ministrados por empresas particulares, que não têm a mesma noção de condução policial que é a atribuição das polícias em todo o mundo.

É certo que é fundamental que os instrutores tenham a devida capacitação para exercerem suas funções, o que deve ser regulamentado pelo CONTRAN. No entanto, não se pode admitir que uma força policial que tenha experiência e conhecimento quase centenários, como a Polícia Rodoviária Federal, assim como as demais instituições de segurança pública, não tenha condições de capacitar internamente seus policiais. É importante acrescentar que, para entrar em algumas dessas corporações, o candidato necessita ter apenas a habilitação categoria "B", todavia no interior das corporações existem diversas categorias de veículos que exigem categorias diferenciadas de habilitação. Como na maioria das vezes não é possível que essas instituições

tenham como arcar com as despesas de mudança de categoria de seus policiais para uma função estritamente policial, é fundamental que essas instituições tenham em sua estrutura um corpo de instrutores para a mudança de categoria e outros cursos especializados.

Tal proposta encontra guarida na necessidade das instituições policiais capacitarem seus policiais para conduzirem os diversos tipos de veículos que possuem, dentro da própria estrutura policial, o que hoje não é possível, considerando suas peculiaridades de atuação.

Entende-se que tais alterações darão mais eficácia na formação dos condutores policiais e bombeiros militares para exercerem suas atividades operacionais e administrativas, assim como aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Portanto, por entender justa a presente pretensão legislativa, solicito o apoio dos meus nobres Pares.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00041

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“**Art. XXº** O artigo 140 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 140
.....
I – Ser plenamente imputável e ter, no mínimo, 18 anos completos;
..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O Plenário desta Casa Legislativa aprovou no dia 19/08/2015, em segundo turno, a Proposta de Emenda à Constituição 171/93 que reduz a maioria penal para os maiores de 16 anos, nas hipóteses nela definidas (crimes hediondos, homicídio doloso e lesão corporal seguida de morte). Os jovens de 16 e 17 anos deverão cumprir a pena em estabelecimento separado dos adolescentes que cumprem medidas socioeducativas e dos maiores de 18 anos.

Não obstante a necessidade de sujeição à tramitação em dois turnos no Senado Federal, a referida proposta já vem causando aflição em determinados segmentos sociais em função dos prováveis reflexos em outros diplomas normativos, em especial destacamos as disposições do artigo 140 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre os requisitos para requerer a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico, **in verbis**:

“Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o

condutor preencher os seguintes requisitos:

I – ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.”

Conforme se observa da leitura do dispositivo acima, o legislador optou por eleger o critério da imputabilidade penal, sem menção expressa a idade do indivíduo, remetendo, assim, à disciplina do artigo 228 da CF/88 (“São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial”). Desta forma, caso seja reduzida a imputabilidade penal para 16 anos (mesmo que para uma gama específica de crimes), surgirão entendimentos no sentido de que a idade para se requerer a permissão para dirigir também será alterada (16 anos), o que deve ser de plano combatido.

Registre-se que o atual processo de formação de condutores ainda é muito deficiente, sendo certo que muitos jovens com 18 anos não apresentam maturidade suficiente (do ponto de vista de percepção de risco) para obter sua habilitação, quiçá aqueles de 16 anos. A interpretação legislativa que se pretende evitar poderá trazer sérios riscos para a segurança viária do país colocando nas ruas condutores ainda mais inexperientes e imaturos. O nosso momento cultural ainda não possibilita essa redução.

Atualmente, já temos os jovens como as principais vítimas de acidentes de trânsito. Ainda que se considere que um jovem que vota também pode assumir outras responsabilidades, o assunto não pode ser resolvido com a simples redução da maioridade penal. São coisas distintas. A redução da maioridade penal busca atribuir responsabilidade penal a um jovem de 16 anos que comete um crime. Já atribuir a esse jovem a responsabilidade por pegar a direção de um veículo automotor tem outros desdobramentos. As vias públicas, infelizmente, são palcos de constante conflito, que têm ceifado milhares de vidas, deixando dezenas de milhares com sequela físicas e mentais.

É por essa razão que apresentamos a presente emenda, que define claramente que uma pessoa somente pode ser habilitada a dirigir veículo automotor aos 18 anos, desde que preenchidos os demais requisitos previstos na lei. Maioridade não representa, necessariamente, maturidade.

Pela relevância e alcance social da medida, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução dos acidentes, mortos e feridos no trânsito.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00042

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 19.....
.....

XIII - coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação e das penalidades aplicadas no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o parágrafo único do art. 320;
.....

XX – expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou credenciamento de associação automobilística nacional habilitada para este fim.
.....

§ 4º Para atendimento do disposto na parte final do inciso XX, a associação automobilística nacional credenciada deverá ser habilitada junto aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal, na forma definida pelo CONTRAN.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O inciso XX do art. 19 do Código de Trânsito Brasileiro, trata da atribuição do órgão máximo executivo de trânsito da União de expedir a permissão internacional para conduzir mediante delegação aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

A razão de se alterar a sua redação é atender ao Decreto nº 86.714, de 1981, que promulgou a Convenção de Viena, de 1986. O que o referido decreto estabelece em seu Capítulo IV, art. 41, 1, c, que trata da validade das habilitações para dirigir, é que as partes reconhecerão: “todo documento de habilitação internacional que se ajuste às disposições do anexo 7 da presente Convenção, como válida para dirigir em seu território um automotor que pertença às categorias de veículos compreendidas pelo documento de habilitação, com a condição de que o citado documento esteja em vigência e haja sido expedido por outra Parte Contratante ou por uma de suas subdivisões ou por uma associação habilitada, para este efeito, por esta outra Parte Contratante, ou por suas subdivisões. As disposições do presente parágrafo não se aplicam aos documentos que habilitam à aprendizagem.”

Assim, a permissão internacional para conduzir veículos pode ser expedida pela autoridade ou associação habilitada, filiada à Federação Internacional de Automóveis – FIA. Para que não se ignore essa atribuição, que se refere a uma ponderável questão de trânsito, estipulada numa Convenção internacional, deverá ser incluído no dispositivo adequado do Código de Trânsito Brasileiro que as associações automobilísticas nacionais filiadas à Federação Internacional de Automóveis – FIA, poderão expedir, sob autorização do DENATRAN, a permissão internacional para conduzir. É o que propomos neste projeto de lei. Pela importância dessa iniciativa, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Além disso, propõe-se alterar o inciso XIII do art. 19, para possibilitar ao DENATRAN que coordene a administração de todas as infrações de trânsito, não somente as que ocorre em unidades distintas do registro do veículo. Tal medida possibilitará o planejamento e implementação de políticas públicas em âmbito nacional sobre segurança viária, até para a devida atenção aos Estados e Municípios com maior índice de mortalidade no trânsito. Acrescente-se que atualmente o DENATRAN não tem qualquer controle sobre a arrecadação do FUNSET que é um fundo destinado à educação e gestão do trânsito de âmbito nacional, tendo em vista que não tem o registro das autuações pagas junto aos DETRAN, sendo motivo inclusive de apontamento pelos órgãos de controle.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00043

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12
.....
VIII – estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados;
.....” (NR)

“Art. 14.
.....
V -:

- a) Das JARI, na forma deste Código;
 - b) dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal nos casos de não aprovação nos exames de aptidão física, mental ou psicológica, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.
-” (NR)

“Art.19.

XIII – coordenar a administração do registro das infrações de trânsito, da pontuação no prontuário do infrator, da arrecadação de multas e do repasse de que trata o parágrafo único do art. 320;

XXX - organizar e manter o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF).”
(NR)

“Art. 285. O recurso previsto no art. 282 será apresentado perante a autoridade que imputou a penalidade e terá efeito suspensivo, exceto se quando da interposição for constatada a intempestividade.

§ 1º Recebido o recurso, a autoridade o remeterá à JARI, no prazo de 10 (dez) dias subsequentes à sua apresentação.

§ 2º O recurso intempestivo será arquivado.

§ 3º O prazo para julgamento do recurso é de 2 (dois) anos contados da data do recebimento do processo na JARI.

§ 4º O não julgamento do recurso dentro do prazo estabelecido no § 3º implicará em prescrição da pretensão punitiva e a autoridade que impôs a penalidade a cancelará, sem prejuízo da apuração de responsabilidade.” (NR)

“Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo 289, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

Parágrafo Único. O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.” (NR)

“Art. 289. O recurso de que trata o artigo 288 será apreciado no prazo máximo de 2 (dois) anos:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de penalidade de multa que tenha como acessória a penalidade de suspensão do direito de dirigir, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir, cassação do documento de habilitação ou penalidade de multa que tenha como acessória a penalidade de suspensão do direito de dirigir, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-

Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta.

§ 1º No caso da alínea b dos incisos I e II, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

§ 2º O recurso intempestivo será arquivado.

§ 3º O não julgamento do recurso dentro do prazo estabelecido no § 3º implicará em prescrição da pretensão punitiva e a autoridade que impôs a penalidade a cancelará, sem prejuízo da apuração de responsabilidade.” (NR)

Art. 290. Implicam em encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades:

I – o julgamento do recurso de que tratam os arts. 288 e 289;

II – a não interposição do recurso no prazo legal; e

III – o pagamento da multa, com reconhecimento da infração e requerimento de encerramento do processo na fase em que se encontra, sem apresentação de defesa e recurso. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O processo administrativo de trânsito no Brasil é muito burocrático e extenso. Para se ter uma ideia do problema, se um condutor flagrado sob influência de álcool utilizar todos os recursos administrativos disponíveis serão seis instâncias recursais para que ele venha a ter a sua habilitação suspensa. No caso de reincidência, teremos mais seis para a cassação. Além disso, recursos dessa importância (dirigir sob influência de álcool) acabam concorrendo com outras infrações menos relevantes no que tange ao risco de mortalidade no trânsito.

Além dos recursos administrativos, infrator ainda tem o recurso ao Judiciário, que é um direito seu e jamais se pode retirar o que a Constituição Federal estabeleceu como um direito básico do cidadão.

Detalhando melhor os recursos administrativos, são três para o auto de infração e mais três para a suspensão do direito de dirigir, basicamente com a mesma estrutura: defesa prévia, recurso contra a penalidade de multa e recurso contra a decisão da JARI aos Conselhos Superiores (CETTRAN e CONTRAN).

Atualmente essas instâncias que têm outras atribuições que não somente julgar recursos, estão abarrotadas de processos, os quais em sua maioria são meramente protelatórios, prejudicando o tratamento de questões mais importantes. O que se busca é permitir que tanto CETTRAN e CONTRAN tenham uma atuação mais efetiva na gestão e coordenação do trânsito.

É importante destacar que o CTB previa apenas duas instâncias recursais, no entanto por decisão judicial, acabou aumentando para três instâncias, o que se consolidou por meio da Resolução CONTRAN nº 149/2003, substituída posteriormente pela Resolução CONTRAN nº 404/2012. Assim, enquanto o CTB estabelece duas instâncias, uma Resolução estabelece três.

Com a presente proposta, buscamos equacionar essa situação, estabelecendo que apenas os recursos mais relevantes serão julgados pelo CETRAN, CONTRANDIFE e CONTRAN, os demais serão analisados por um Colegiado Especial das Juntas Administrativas de Recursos de Infração, o que já é previsto no art. 289 do CTB no caso de infrações dos órgãos de trânsito da União.

Outra importante mudança diz respeito às atribuições do CONTRAN e DENATRAN na gestão das autuações que são lavradas pelos órgãos e entidades de trânsito estaduais e municipais. CONTRAN e DENATRAN necessitam ter o amparo legal para realizarem a gestão das informações de trânsito de todo o país, porque atualmente são limitados às infrações chamadas de interestaduais, prejudicando o planejamento nacional e a gestão dos recursos do FUNSET, tendo em vista que não têm qualquer conhecimento sobre as autuações lavradas nos Estados e Municípios.

Por fim, institui-se a prescrição da pretensão punitiva, de forma a que o cidadão não fique refém de prazos infundáveis de demora pela Administração Pública. A Constituição Federal prevê “a duração razoável do processo”, no entanto o CTB não estabelece prazos limites tanto para a aplicação das penalidades quanto para julgamento dos recursos. Com a inclusão dos prazos prescricionais, preservamos o direito constitucional dos cidadãos, prazos estes que já são previstos em outras Leis, como a 9873/99, Decreto 20.910/32, Código Civil, Código Tributário, sendo fundamental a sua inclusão no CTB em respeito aos ditames constitucionais.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00044

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 16/11/2015

Proposição Medida Provisória nº 699/2015
--

AUTOR Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ
--

Nº do Prontuário 306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I - sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, ou 30 (trinta) pontos se motorista profissional, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

§ 1º Os prazos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir serão os seguintes:

a) no caso do inciso I: de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos;

b) no caso do inciso II: de 2 (dois) a 8 (oito) meses, exceto para as infrações com prazo descrito no dispositivo infracional, e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) a 18 (dezoito) meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263.

.....
§ 12. Incorrerá na infração prevista no inciso II do art. 162, o condutor que, notificado da penalidade de que trata este artigo, dirigir veículo automotor em via pública.

§ 13. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa.

§ 14. O CONTRAN regulamentará as disposições deste artigo.” (NR)

Art. XXº Ficam revogados os §§ 5º, 6º e 7º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 261, nos últimos anos, passou por diversas alterações, entre elas destacamos a que deixa mais clara a penalidade de suspensão do direito de dirigir em decorrência do infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos no período de 12 (doze) meses.

No entanto, quanto à penalidade de suspensão do direito de dirigir quando essa penalidade é acessória à penalidade de multa, ou seja, prevista especificamente no tipo infracional, o art. 261 não é claro, o que deixa margens para diversas interpretações, inclusive equivocadas.

Uma das lacunas existentes no art. 261 diz respeito ao prazo da penalidade. O texto atual trata das duas situações da mesma forma (de um a doze meses e no caso de reincidência, de seis meses a dois anos), quando são situações distintas.

A contagem de vinte pontos tem a ver com a contumácia na conduta infracional ao longo de um período de um ano. Já a penalidade de suspensão do direito de dirigir de forma subsidiária à penalidade de multa foi prevista para situações mais graves, as quais por isso mesmo devem ter um atendimento diferenciado da legislação, eis que no momento em que essa infração é cometida efetivamente o autor está colocando em risco imediato a segurança do trânsito. Tal é essa situação que, em alguns casos específicos, já temos o prazo definido especificamente na tipificação infracional, como no caso do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (dirigir sob influência de álcool ou de outra substância psicoativa), que atualmente prevê o prazo de 12 meses de suspensão do direito de dirigir.

Assim, estamos propondo que essas duas situações para aplicação da suspensão do direito de dirigir fiquem claras, diferenciando-se também o prazo de suspensão.

Além disso, no caso da penalidade de suspensão do direito de dirigir como penalidade acessória da penalidade de multa, que atualmente é tratado em processos distintos por órgãos distintos (o órgão fiscalizador da conduta aplica a penalidade de multa com três instâncias e o DETRAN aplica a penalidade de suspensão do direito de dirigir com mais três instâncias). Tal situação torna a penalização desse infrator, que efetivamente coloca em risco a segurança do trânsito, mais morosa e ineficiente. Com a proposta apresentada, o processo será apenas um, sem que se descuide do direito de ampla defesa e contraditório e do devido processo legal.

Outra situação que está sendo inserida no texto é o tratamento a ser dado ao infrator que já foi notificado da suspensão para que não dirija veículo automotor durante o prazo estabelecido e se dirigir qual a conduta que será enquadrado, o que hoje não é claro.

Aproveitamos também a oportunidade de que estamos tratando dos motoristas profissionais para destacar uma questão muito importante relacionada ao fato de que, por esses profissionais estarem diuturnamente no trânsito, a possibilidade de sofrerem algum tipo de autuação por infração de trânsito é muito maior do que a grande parte dos condutores brasileiros. Devemos considerar que o veículo para esses profissionais não é um instrumento de lazer ou deslocamento para o trabalho, mas sim a própria ferramenta de trabalho. Uma eventual suspensão do direito de dirigir coloca em risco a sua própria subsistência e de sua família. Por isso propomos uma pontuação maior para os motoristas profissionais para fins de suspensão do direito de dirigir, o que não prejudica a possibilidade de suspensão quando prevista na própria infração que normalmente abrange situações de maior risco à segurança do trânsito.

Com o aumento da pontuação para os motoristas profissionais, poderemos excluir os §§ 5º, 6º e 7º do art. 261, recentemente inseridos pela Lei nº 13.154/2015. A inclusão desses dispositivos tinha a finalidade de evitar a suspensão do direito de dirigir por pontos se o condutor se submetesse a um curso de reciclagem. Essa medida, que em princípio parece positiva, na realidade cria uma situação ainda pior para o motorista, que será convocado aos 14 pontos, criando uma possibilidade ainda maior do condutor ter que constantemente se apresentar ao DETRAN, dificultando seu exercício profissional.

Por fim, acrescentamos a previsão da necessidade de regulamentação pelo CONTRAN para adequar à realidade dos órgãos e entidade de trânsito brasileiros.

Necessitamos garantir que a educação e fiscalização de trânsito farão a sua parte, no entanto se o infrator não for exemplarmente punido, quem sofre é a sociedade.

Assim, pela relevante pertinência temática da presente emenda, submeto à aprovação dos meus pares.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00045

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
16/11/2015

Proposição
Medida Provisória nº 699/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

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

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

Art. XXº A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o infrator poderá optar por ser notificado por meio eletrônico, desde que o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação ofereça essa opção.

§ 1º O proprietário ou infrator que optar pela notificação por meio eletrônico deverá manter seu cadastro atualizado junto ao RENAVAM ou RENACH, conforme o caso.

§ 2º O proprietário ou infrator será considerado notificado trinta dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 4º O CONTRAN definirá os procedimentos de notificação eletrônica, observado o devido processo legal e as demais disposições deste Código.

§ 3º Na hipótese deste artigo, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

§ 4º Caso o infrator opte pelo sistema de notificado instituído por este artigo, se disponível, e renuncie à defesa prévia e ao recurso, poderá efetuar a quitação da multa por 70% do valor, desde que seja efetuado até o vencimento da multa.”

“Art. 282-B. Na impossibilidade de se realizar a notificação de autuação ou de penalidade por meio postal ou tecnológico hábil, a autoridade de trânsito comunicará o autuado por meio de publicação no sítio da rede mundial de computadores do órgão

máximo executivo de trânsito da União, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A publicação de que trata o caput permitirá o acesso à informação do edital específico por meio de ferramentas de busca na rede mundial de computadores.”

“Art. 282-C. O prazo para aplicação das penalidades previstas no art. 256 é de 3 (três) anos, contados:

I – no caso das penalidades do inciso II do art. 256, a partir da data da infração; ou

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

JUSTIFICAÇÃO

O que pretendemos com a presente proposição é facultar ao proprietário do veículo ou infrator optar pela notificação por meio eletrônico, desde que disponibilizado pelo órgão de trânsito e, concomitantemente, mantenha seu cadastro eletrônico permanentemente atualizado junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal onde reside.

Ademais, estabelecemos que, admitida a escolha, a notificação por meio eletrônico seja certificada digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade, validade jurídica e interoperabilidade da infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP – Brasil.

E, como não poderia ser diferente, remetemos ao CONTRAN a competência, que já lhe cabe, de definir os procedimentos de notificação eletrônica, observado o devido processo legal.

Sendo assim, esperamos a aprovação da presente proposição, que torna mais célere o recebimento da notificação, respeitada a opção pelo proprietário do veículo ou infrator e, por conseguinte, facilita o provimento de recurso e o pagamento da multa decorrente da infração.

Entre as propostas contidas nos dispositivos ora inseridos ou alterados no CTB destacamos:

1) possibilidade do cidadão optar por ser notificado de forma eletrônica e por renunciar ao direito de defesa e recurso, podendo nesse caso efetuar o pagamento da multa por 70 % do valor.

2) inclusão de prazo para a duração do processo, sob pena de arquivamento do processo. A morosidade dos órgãos e entidades de trânsito em finalizar os processos de aplicação das penalidades são tremendamente prejudiciais à sociedade. Por um lado por deixar de punir com celeridade o infrator. Por outro, por demorar em cancelar um auto de infração irregular em razão da demora na análise do auto de infração e na tramitação do processo punitivo.

Acreditamos que com as mudanças propostas, o processo de notificação do cidadão será mais justo e possibilitará a ele o exercício pleno de seu direito de defesa, sem que seja penalizado indevidamente.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 699/2015
------	--

autor Deputado Federal Mendonça Filho (Democratas/DF)	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. substitutiva	3 X.modificativa	4. aditiva	5. Substitutivo global
--------------	-----------------	------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o artigo 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código Brasileiro de Trânsito, nos seguintes termos:

“Art. 253-A. Por qualquer meio, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, sendo que a multa definida no presente artigo deverá ser aplicada mesmo que a obstrução, restrição ou perturbação ocorra sem a utilização de veículos:

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca corrigir uma impropriedade no texto da Medida Provisória, visto que a interrupção, restrição ou perturbação poderá ocorrer mesmo sem a utilização de veículo. O que a Medida Provisória busca é punir o ato de obstruir e não o veículo que causa a obstrução.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 699
00047**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

proposição
MPV 699/2015

Autor
Dep. Alan Rick

nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimam-se as expressões “*suspensão do direito de dirigir por doze meses*” e “*proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos*”, constantes do art. 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 1º da MPV 699, de 12 de novembro de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 699, de 2015, acrescenta tipificação ao Código de Trânsito Nacional visando punir severamente a conduta de quem intencionalmente utilizar veículos para bloquear a circulação nas vias. A pena aplicável viola o princípio da proporcionalidade pois além de prever multa excessiva, dá ensejo à proibição de dirigir por doze meses, além de proibir o recebimento de incentivos creditícios para aquisição de veículos pelo prazo de dez anos. São penalidades draconianas, abusivas e inadmissíveis.

Pelo excesso e inusitado das pena, fica nítida sua motivação de inibir manifestações de protesto, especialmente aquelas promovidas pelos trabalhadores caminhoneiros. A medida provisória compromete a

subsistência desses trabalhadores, impedindo-os de exercer sua profissão por extensos doze meses, proibindo inclusive a aquisição de novo veículo com os benefícios creditícios por dez anos.

Estamos diante de intolerável desvio de finalidade da lei que, longe de proteger o bem jurídico liberdade de circulação, visa tolher a liberdade de manifestação e de reivindicação. Impede o exercício do trabalho, impacta negativamente toda a cadeia produtiva que depende do transporte rodoviário de bens e mercadorias realizado pelos caminhoneiros.

Entendemos que a emenda proposta retira os excessos na penalidade prevista, servindo para coibir os abusos que ofendem o direito de locomoção sem, contudo, inviabilizar a livre manifestação e a organização dos caminhoneiros na defesa de seus direitos.

Sala das Sessões, 17 de novembro de 2015.

Deputado Alan Rick
(PRB/AC)



MPV 699
00048

CONGRESSO NACIONAL

Emenda nº

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição: Medida Provisória nº 699/2015

Autor: Dep. Covatti Filho

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO

Acrescente-se onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 673/2015:

Art. X. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.5º-A.....
.....

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

.....(NR)

JUSTIFICATIVA

O setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) vem sofrendo profundas transformações ao longo dos últimos anos, motivadas principalmente pelo disciplinamento do setor, desencadeado pela Lei 11.442/2007, regulamentada pelas Resoluções ANTT 3.056/2009 e 3.658/2011. Neste cenário, as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC) nasceram como caminho para organização, profissionalização e liberdade dos pequenos transportadores que buscaram, neste modelo societário, condições para exercerem sua profissão de forma digna e economicamente viável.



CONGRESSO NACIONAL

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma, aproximadamente, 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo “truck”, seguido de carretas e caminhões do tipo Toco. Esta frota foi responsável, em 2014, pela movimentação de mais de 330 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste do país.

Diante de números expressivos, bem como das peculiaridades das cooperativas de transporte em relação às demais categorias de transportadores, tornou-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas (Lei 11.442/2007), de caráter geral, com o intuito de promover inserções que levem em conta as especificidades do cooperativismo de transporte, garantindo, assim, uma atuação mais efetiva, organizada e coordenada das cooperativas do setor.

De acordo com a legislação vigente, o pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e seus equiparados, nestes incluídas as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC), deverá ser efetuado pelos meios indicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ocorre que, além de ser obrigatória a opção por um dos meios de pagamento reconhecido pela ANTT, para realizar o pagamento do frete na relação entre tomador de serviço e transportador, a Resolução nº 3.658/2011, em seu art. 5º, estabelece que o contratante deverá cadastrar a Operação de Transporte em uma das administradoras habilitadas pela ANTT, recebendo um código numérico para identificação do serviço no sistema da agência, denominado de Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Deste modo, a emissão do CIOT é obrigatória para o pagamento da operação de transporte realizada por uma CTC em função de contrato firmado com um tomador de serviço, de modo similar ao que ocorre com um TAC.

Contudo, destacamos que a Lei 5.764/71, no inciso I do art. 6º, prescreve a exigência legal de que as cooperativas singulares sejam constituídas por, no mínimo, 20 (vinte) pessoas físicas, admitindo-se, ainda, excepcionalmente, pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.

Assim, não é permitido que uma cooperativa se constitua e exerça suas atividades com um quadro social composto por menos de 20 associados, prevendo inclusive a dissolução, de pleno direito, das sociedades cooperativas em que ocorra a redução do número mínimo de associados ou do capital social mínimo se, até a Assembleia Geral subsequente, realizada em prazo não inferior a 6 (seis) meses, eles não forem restabelecidos.

Diante do exposto, fica claro tratar-se de equívoco a equiparação da Empresa Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e às Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até 03 veículos.

O fundamento para inclusão de tal artigo na lei é justamente o de proteger o pequeno transportador nos casos de contratação e subcontratação nas operações de transporte com pagamentos através de carta frete pelo tomador, e aplicação de ágio sobre a mesma através de vinculações a consumo nos postos de combustíveis, bem como toda insegurança jurídica e sonegação fiscal decorrente desta prática de mercado.

Para tanto, o legislador entendeu que as empresas com mais de três (03) veículos já dispunham de melhores condições de negociação e portanto, de se auto preservar nas negociações com contratantes



CONGRESSO NACIONAL

e subcontratantes. Assim, se um transportador com frota de quatro (04) ou mais veículos já dispõe desta condição, o que dizer de uma cooperativa constituída com no mínimo 20 associados e, em muitos casos, com frota superior a 500 veículos.

Importa lembrar que a organização dos transportadores em cooperativas visa justamente melhorar suas condições de trabalho e acesso a recursos, ou seja, em plena consonância com os objetivos da regulação.

Por outra parte, quando a legislação equipara a CTC ao TAC, cria uma enorme desvantagem comercial e econômica destas cooperativas e sua frota, frente as ETCs com mais de três (03) veículos, dado que um embarcador por praxis contrata uma transportadora que assuma toda a responsabilidade e operacionalização da atividade, e esta empresa transportadora utiliza-se de subcontratação de TAC ou equiparados, cumprindo o disposto na legislação.

Assim criou-se uma desvantagem justamente para quem se pretendia proteger, porque o embarcador encontra restrição e ônus ao contratar a cooperativa, comparativamente as ETCs, optando usualmente pela segunda.

Há que ressaltar que quando a cooperativa por necessidade também subcontrata um TAC para completar volumes excedentes, também deve cumprir o disposto na regulação acerca do pagamento, gerando assim duas vezes o CIOT e incidindo duplamente no custo, porque seu embarcador o fez ao contratar a cooperativa e essa deve fazer ao subcontratar um TAC.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas na Lei 11.442/2007 não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já se encontra em atividade através de força da resolução da ANTT. O que se pretende é o adequado tratamento às cooperativas de transporte de cargas.

Assinatura

Brasília, 17 de novembro de 2015.

Deputado COVATTI FILHO



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO MP 699/2015			
AUTOR Dep. Bilac Pinto			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Inclua-se, no artigo 1º da MP 699/2015, as seguintes disposições:

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

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 699, de 2015.

Dep. Bilac Pinto
PR/MG

EMENDA _____

(MEDIDA PROVISÓRIA nº 699/2015)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015, a seguinte redação:

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

“ Art. 231 -

VIII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:

a) de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação, e em caso de reincidência, perdimento do veículo.

b) de cargas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.

Infração – grave;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa – remoção do veículo

“Art. 253-A. Usar veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (trinta vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos.

§ 1º Aplica-se a multa agravada em cem vezes aos organizadores da conduta prevista no **caput**.

§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses.” (NR)

“Art. 271-A. Os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículo poderão ser executados por ente público ou por particular contratado.

§ 1º Os custos relativos ao disposto no **caput** são de responsabilidade do proprietário do veículo.

§ 2º Os custos da contratação de particulares serão pagos pelo proprietário diretamente ao contratado.

§ 3º A contratação de particulares poderá ser feita por meio de pregão.

§ 4º O disposto neste artigo não afasta a possibilidade de o ente da federação respectivo estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei.

§ 5º No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativamente ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critério da devolução de multas indevidas.” (NR)

Art. 312-A - Efetuar transporte remunerado de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo com permissão de autoridade competente:

Pena – detenção de seis meses a três anos e multa.”

“Art. 320-A._Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Um dos maiores problemas enfrentados no trânsito das cidades brasileiras é a prática do transporte ilegal de passageiros

Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Ao colocar em risco de vida inocentes passageiros, estes transportadores estão cometendo um crime, o qual deve ser qualificado como crime de trânsito.

Assim, o presente projeto de lei visa capacitar as autoridades públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

Sala das Sessões, 11 de Novembro de 2015

Deputado Federal MAURO LOPES

PMDB-MG



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00051

EMENDA Nº _____ / _____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 12/11/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015.
--------------------	---

TIPO			
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [X] ADITIVA			
AUTOR DEPUTADO HEITOR SCHUCH	PARTIDO PSB	UF RS	PÁGINA
TEXTO/JUSTIFICAÇÃO			

Inclua-se novo artigo à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699 DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015, com a seguinte redação:

Art. O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescentando-se dois novos parágrafos com a seguinte redação:

“Art. 105
.....

§7º. *É facultado para automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada ser licenciado e transitar nas vias abertas à circulação sem estar equipado com extintor de incêndio.*

§8º *É obrigatório o uso do extintor de incêndio para caminhão, caminhão-trator, micro-ônibus, ônibus, veículos destinados ao transporte de produtos inflamáveis, líquidos, gasosos e para todo veículo utilizado no transporte coletivo de passageiros.” (NR)*

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda que ora apresento, visa consolidar no Código Brasileiro de Trânsito o que já prevê a Resolução nº 556, de 17 de setembro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito, que “Torna facultativo o uso do extintor de incêndio para os automóveis, utilitários, camionetas, caminhonetes e triciclos de cabine fechada”.

Tal medida visa dar maior segurança jurídica aos proprietários de veículos automotores e aos empresários do setor no sentido de que as disposições da lei não podem ser alteradas sem que exista toda uma discussão e debate no Congresso Nacional.

Em outros países, cuja a frota de veículos é superior a brasileira, não observamos a obrigatoriedade do uso de extintor de incêndio. Como exemplo, podemos citar o caso dos Estados Unidos, China, Japão, Alemanha e Itália. Ilustrado na tabela a baixo.

País	Frota/milhões
Estados Unidos	251.497
China	109.220
Japão	76.126
Alemanha	46.538
Itália	42.000
Brasil	37.271

Já no Reino Unido e na Islândia o uso é obrigatório somente em ônibus e taxis.

Vale lembrar que os veículos fabricados no Brasil já são equipados com um sistema que interrompe a passagem de combustível em caso de colisão, chamado de “Válvula Inercial” e dispositivos que cortam a corrente elétrica não havendo possibilidade de o veículo incendiar mesmo colidindo. Caso aconteça o improvável, o extintor não dispõe de pó químico seco suficiente para apagar as chamas. Veja-se que mesmo havendo sinistros, a experiência mostra que, nessa hipótese, a tendência é o condutor entrar em pânico e se afastar do veículo, não utilizando o extintor.

Portanto, pelos motivos expostos, peço o apoio dos nobres pares no sentido de aprovarmos a presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2015.

Deputado Heitor Schuch
PSB/RS



CONGRESSO NACIONAL

MPV 699
00052

EMENDA Nº _____ / _____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 16/11/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015.
--------------------	---

TIPO			
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [X] ADITIVA			
AUTOR DEPUTADO HEITOR SCHUCH	PARTIDO PSB	UF RS	PÁGINA
TEXTO/JUSTIFICAÇÃO			

Inclua-se novo parágrafo ao artigo 253-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constante do art. 1º da MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699 DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015, com a seguinte redação:

Art. 1º

“Art. 253-A.....
.....

§3º. Não se aplica o disposto no caput aos veículos de sonorização usados em manifestações populares, políticas, culturais ou religiosas.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal, em seu art. 5º, XVI, garante a liberdade de reunião, desde que pacífica, em locais abertos, e exige apenas o respeito à reunião anteriormente marcada para o mesmo local, e o prévio aviso à autoridade competente. No caso das manifestações em rodovias, com o uso inclusive de veículo de sonorização, esse aviso é necessário para que se evite dano à liberdade de locomoção daqueles que precisam transitar pelo local. Importante ressaltar que o direito de reunião está diretamente relacionado com a liberdade de manifestação do pensamento, instituída também pelo art. 5º, IV.

Portanto, o objetivo da presente emenda é o de resguardar o direito de manifestação sem que se puna o uso de carro de som que são utilizados neste tipo de reunião garantido na Constituição Federal.

Dessa forma, pelos motivos expostos, peço o apoio dos nobres pares no sentido de aprovarmos a presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2015.

Deputado Heitor Schuch
PSB/RS



Congresso Nacional

**MPV 699
00053**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS			Nº do Prontuário	
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 253-A, incluído pela Medida Provisória na Lei nº 9.503, de 1997, a seguinte redação:

“Art. 253-A. Valer-se de qualquer meio para, deliberadamente e sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes), suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

§ 1º As penalidades são aplicáveis a pessoas físicas ou jurídicas que incorram na infração, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via reestabelecer de imediato, se possível, as condições de normalidade para a circulação na via.

§ 2º Aplica-se em dobro a multa em caso de reincidência no período de doze meses.

§ 3º Não comete a infração prevista neste artigo quem, em manifesta situação de emergência, e em nome da segurança do trânsito, promove qualquer das ações mencionadas no caput.”



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS			Nº do Prontuário	
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

JUSTIFICAÇÃO

A ampliação do escopo do art. 253-A, introduzido pela Medida Provisória no texto da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), é uma maneira de se combater todo tipo de ocupação irregular das vias abertas ao trânsito, fato que vem se tornando corriqueiro País afora.

Principalmente os bloqueios indiscriminados do movimento sem-terra e de indígenas, que por décadas bloqueiam as rodovias do País em suas reivindicações e nunca sofreram nenhuma sanção ou punição administrativa.

Não são apenas veículos deixados no leito da via que perturbam e impedem a circulação de ambulâncias, viaturas de emergência ou de prestação de serviços, para citar alguns prejudicados; aglomerações de pessoas, barricadas ou artefatos e destroços nas pistas dificultam, da mesma forma, o trânsito seguro e desembaraçado.

E com um agravante: ao contrário de veículos, que podem ser removidos com facilidade do local, certos tipos de obstrução (pneus incendiados são um bom exemplo) exigem intervenção de outros agentes públicos e podem levar um bom tempo até serem contornados. Não há motivo, portanto, para a lei não alcançar essas situações.

Da mesma forma, deve ser reduzida a multa de trinta vezes para cinco, por ser uma penalidade extremamente excessiva.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2015			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário			
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

Por versar sobre medida administrativa, não possui referência com incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos, pois a obstrução pode ser realizada por qualquer cidadão e não somente o motorista, sendo que muitas vezes o motorista não é o proprietário do veículo. Da mesma forma, é modificado o § 1º, pois os organizadores da conduta não podem ser punidos pelo Código de Trânsito Brasileiro e nem na proporção estipulada pela Medida Provisória 699/2015, razão pela qual o parágrafo foi modificado para adequação ao novo texto.

A presente emenda modificativa, tem por escopo regulamentar uma obstrução usual nas rodovias brasileiras pelos movimentos sociais, que há anos protestam e bloqueiam estradas pelo Brasil sem nenhuma repreensão ou penalidade, prejudicando o trânsito e sem possibilidade de intervenção das autoridades de trânsito.

Assinatura:



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

**MPV 699
00054**

EMENDA Nº
_____/____

DATA
17 / 11 / 2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [X] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	___/02

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 1º da MP 699/2015, as seguintes alterações aos art. 258 e 320 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997:

Art. 1º

Art. 258.....

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a R\$ 191,54 (cento e noventa e um reais e cinquenta centavos);

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a R\$ 127,69 (cento e vinte e sete reais e sessenta e nove centavos) UFIR;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a R\$ 85,13 (oitenta e cinco reais e treze centavos) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada ano pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou outro que venha a substituí-lo, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

.....
.....
Art. 320.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, devendo ser aplicado ainda que em exercícios posteriores ao de sua arrecadação, nos termos do Parágrafo Único, do Art. 8º, da Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000.

17 / 11 / 2015
DATA

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

EMENDA Nº
_____/____DATA
17 / 11 / 2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015

TIPO

1 SUPRESSIVA 2 AGLUTINATIVA 3 SUBSTITUTIVA 4 MODIFICATIVA 5 ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	___/02

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores – internet, dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa atualizar dois artigos do Código de Trânsito Brasileiro. No que se refere ao art. 258, a alteração corrige o texto para que os valores das multas sejam estabelecidos em reais. Previstos originalmente em Unidade Fiscal de Referência - UFIR, extinta pela MP nº 1.973-67, de 26 de outubro de 2000, os valores das multas de trânsito foram convertidos para real pela Resolução nº 136, de 02 de abril de 2002, mantendo-se naquele patamar desde então. Propomos atualizar o Código com a manutenção dos valores no patamar da conversão feita pela Resolução citada, introduzindo a previsão de reajuste anual mediante a aplicação do índice oficial de correção da inflação no período.

Quanto ao art. 320, vemos que, com a redação vigente, a arrecadação das multas não se traduz em melhorias para a sociedade, por não ser aplicada nas finalidades previstas no artigo citado. O desvio de finalidade mais contundente é o que se observa no Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, que pela importância preventiva não deveria ser objeto do contingenciamento praticado sistematicamente. A emenda visa proibir o contingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET e, ao mesmo tempo, determina a divulgação, anualmente, na rede mundial de computadores, internet, da arrecadação e o emprego dos recursos do FUNSET.

17 / 11 / 2015
DATA_____
ASSINATURA



**MPV 699
00055**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Suprima-se o art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da Medida Provisória (MP) nº 699, de 10 de novembro de 2015, foi publicada com a intenção de alterar o Código de Trânsito Brasileiro para incluir os arts. 253-A, 271-A e 320-A, na Lei nº 9.503, de 1997. Em que pese a edição da referida Medida Provisória tentar proteger a livre locomoção no território nacional, as alterações propostas trouxeram penalidades e sanções administrativas muito severas, desproporcionais, desarrazoadas e desarmônicas em relação ao conjunto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Por exemplo, o art. 253-A institui nova infração de natureza gravíssima para a conduta de, deliberadamente, usar veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, com penalidade de multa agravada em trinta vezes, suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo, bem como, medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos. No § 1º prevê a aplicação de multa aos organizadores da conduta descrita no *caput*, agravada em cem vezes, e, no § 2º, estabelece que, em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

De acordo com a Exposição de Motivos, a finalidade do art. 253-A seria coibir a prática intencional de ações que ocasionem prejuízos a uma municipalidade ou região, ou prejudiquem as relações comerciais regionais ou internacionais, cuja efetivação envolva o transporte de bens pelas vias terrestres brasileiras.

Ocorre que a punição para o bloqueio de via com veículo e a obstaculização indevida de via, condutas descritas no novel art. 253-A, já estão previstas no CTB, respectivamente, no art. 253 e na parte final do art. 246, e são classificadas como infrações gravíssimas.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

Como se vê, o dispositivo prevê penalidades excessivamente severas (multas de trinta vezes e cem vezes, que ainda podem ser dobradas), que ferem os princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. Outra medida flagrantemente desarrazoada imposta pelo Executivo é a punição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos pela mera perturbação da via, punição sem paralelo no Direito Administrativo nacional em flagrante desproporcionalidade às demais sanções do CTB.

Vislumbra-se, com a redação proposta, tratar-se de medidas casuísticas – quiçá despóticas – com o intuito exclusivo de sufocarem e desestabilizarem as manifestações dos caminhoneiros que se instalaram por vários Estados brasileiros no mês de novembro/2015. Para os excessos, já há meios previstos no Código de Trânsito e no Código Penal, que conciliam as liberdades de manifestação e de locomoção, mas a medida adotada pelo Governo – com a edição desta MP – foi a de transformar a multa aplicada às infrações de trânsito em medidas confiscatórias e atentatórias à liberdade de manifestação e à atuação profissional.

Outro artigo incluído na MP 699, de 2015, o art. 271-A, visa a disciplinar novas formas de depósito e guarda de veículos. Aborda, basicamente, três pontos: i) permite que esses serviços sejam feitos por particulares ou por entes públicos; ii) autoriza a modalidade “pregão” como uma das formas de licitação; e iii) permite que o serviço prestado seja pago pelo proprietário do veículo diretamente ao particular prestador de serviço.

De acordo com a Exposição de Motivos, a possibilidade de os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículos serem contratados por processo licitatório, na modalidade pregão por menor preço, e a permissão para que o proprietário do veículo possa pagar diretamente ao prestador de serviço os valores referentes aos serviços prestados pelo particular, visam a *“permitir, com segurança jurídica, que a administração ofereça serviços mais eficientes para recolhimento, depósito e guarda de veículos objeto de sanções administrativas, o que se dará mediante certame que assegura a disputa pautada pela oferta do menor preço a ser oferecido ao cidadão, viabilizando a manutenção de atos executórios imprescindíveis para a adequada aplicação das penalidades previstas no CTB”*.

Ocorre que vários dispositivos do art. 271-A são questionáveis. O CTB já estabelece, no § 5º, do art. 262, que *“o recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço”*. Assim, o que o mencionado parágrafo inova no ordenamento jurídico é a possibilidade de que tal licitação seja realizada na modalidade de pregão, o que, do nosso ponto de vista, não seria necessário ou oportuno restringir.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

Já a possibilidade de o pagamento ser feito diretamente ao contratado, nos termos do § 2º do art. 271-A, inserido pela MP, não seria recomendável, principalmente por causa da responsabilidade do ente público arcar com a devolução ao proprietário das quantias pagas indevidamente (§ 5º). Ademais, os dispositivos do art. 271-A não se afiguram urgentes e, assim, não deveriam ser veiculados via MP.

Por fim, o art. 320-A editado pela MP pretende permitir a integração dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito a fim de ampliar e aprimorar a fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Entretanto, tal normativo não inova no ordenamento jurídico, porque a integração já está prevista no CTB para todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação (art. 20, X; art. 21, XII; art. 22, XIII; e art. 24, XIII).

A Exposição de Motivos justifica a proposta pela necessidade de os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito poderem gerir melhor os recursos provenientes do compartilhamento de receitas ainda no ato da arrecadação.

No entanto, vislumbramos que o art. 320-A cria o risco de a União reter a receita das multas das demais unidades da federação, a fim de cobrir o rombo do Governo Federal, por meio de manobras fiscais e orçamentárias, o que se convencionou chamar de “pedaladas fiscais”.

Por todo o exposto, nossa emenda é no sentido de suprimir todas as alterações impostas pelo art. 1º da mencionada MP. Desta forma, conto com o apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão, de novembro de 2015.

Senador RONALDO CAIADO
DEM/GO



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA __/__/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015
--------------------	-----------------------------------

TIPO				
1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input checked="" type="checkbox"/>
SUPRESSIVA	AGLUTINATIVA	SUBSTITUTIVA	MODIFICATIVA	ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZAYARED	PTN	PR	01/01

EMENDA (ADITIVA)

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de Novembro de 2015, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

“Art. ____ a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 252-A:

‘Art.252-A. Conduzir o veículo utilizando telefone celular ou qualquer aparelho eletrônico ou não que possa interferir na capacidade de atenção do condutor:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa e frequência obrigatória em curso de reciclagem

§1º: aplica-se em dobro a penalidade se o condutor for flagrado digitando na condução do veículo.

§2º: aplica-se a penalidade de frequência obrigatória em curso de reciclagem, quando houver a reincidência na infração do presente artigo.”

JUSTIFICAÇÃO

Uma pesquisa da instituição inglesa RAC Foundation revela que 45% dos condutores ingleses usam o celular para enviar torpedos. O estudo identificou ainda que o envio de mensagens retarda o tempo de reação em 35%, percentual bem acima da demora provocada pelo álcool (12%) no organismo¹.

Utilizar o smartphone para checar mensagens ou alguma rede social. Se feita ao dirigir, aumenta em 400% a chance de alguém se envolver em acidentes. A distração faz as pessoas desviarem o olhar da estrada em média 23 segundos. Para um carro a 60 km/h, isso representa 380 metros de percurso às cegas. Para um veículo a 100km/h, são 640 metros sem visibilidade.

Diante destes fatos, é dever dos legisladores proteger as massas, ao editar normas que buscam o controle da situação.

A pena para a condução de veículo com o uso do celular tornou-se obsoleta diante da inovação tecnológica ao qual o aparelho passou. Quando editada, em 1996, os aparelhos celulares tinham poucas funções, e apesar de sua importância, não representavam a necessidade de utilização nos dias atuais. Desta forma, é necessária que a legislação acompanhe a evolução da sociedade e a resguarde o direito coletivo face ao individual. A necessidade de uma pena mais rigorosa justifica-se em razão da proporção do cometimento das infrações, hoje, infinitamente maior do que infrações com pena mais elevada.

/ / /
DATA

ASSINATURA



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015.
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015, a seguinte alteração ao art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.

.....

.....

§ 4º-B. Os quadriciclos são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento.

.....” (NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda aditiva é destinar aos quadriciclos o mesmo tratamento relativo ao registro conferido pelo Código de Trânsito Brasileiro aos aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda aditiva.

Sala da Comissão, 17 de novembro de 2015.

Assinatura manuscrita em tinta azul de Jorge Côrte Real.

Deputado Jorge Côrte Real
PTB/PE



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015.

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

EMENDA Nº

(Do Sr. Major Olímpio)

Suprima-se o Art. 253-A, do Art. 1º da Medida Provisória nº 699 de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

Preliminarmente é pertinente notar que, constitucionalmente, a edição de medidas provisórias deve cumprir determinados requisitos, dentre eles atender a situações urgentes e relevantes e que não possam ser prontamente atendidas pela via legislativa ordinária, o que ora não é respeitada por essa Medida Provisória.

No dia 9 de Novembro iniciaram-se manifestações de caminhoneiros em pelo menos 14 Estados, após não entrarem em acordo com o governo sobre suas reivindicações, bloqueando grandes partes das rodovias do país. Em seus manifestos eles se opõem ao governo Dilma Rousseff, pedem o aumento do valor do frete, reclamam da alta de impostos e da elevação nos preços de combustíveis, dentre outras reivindicações.

Houveram ainda esse ano outras manifestações por parte dos caminhoneiros, que reivindicaram contra os sucessivos aumentos dos combustíveis tornando a situação do setor de transporte insustentável, desencadeando as manifestações observadas a partir do dia 18 de fevereiro desse ano.

Entretanto, ante esse mais novo manifesto, a Presidente Dilma Rousseff de maneira autoritária e casuística editou no dia 11 de Novembro de 2015, essa Medida Provisória em apressado, que visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro, criando dispositivos para punir de forma desproporcional os infratores, visando atingir dessa forma esses manifestantes, bem como criando métodos para viabilizar a desmobilização e retiradas dos caminhões e demais veículos que participam do movimento, dessa forma impedindo e coibindo manifestações legitimamente democráticas.

Essa atitude demonstra, mais uma vez, a conduta autoritária e ilegítima de um governo que utiliza instrumentos constitucionais e legais de forma arbitrária, e fora da sua esfera de aplicação, para atingir aqueles que desejam se manifestar contra o desgoverno que ocorre no país. Essa medida da Presidente pode ser comparada a um tribunal de exceção, que é criado para reprimir de maneira ditatorial a sociedade.

Não é justo penalizar ainda mais os caminhoneiros com multas de trânsito aplicadas por bloqueio de rodovias durante os protestos, uma vez que a culpa pela atual circunstância é do próprio Governo, e as medidas tomadas por eles são constitucionais e legítimas, visando lutar pelos seus direitos e garantias.

Em virtude dessa medida provisória abusiva e inconstitucional, elaborei inclusive o projeto de lei 3.617/2015, visando anistiar esses trabalhadores que estão se manifestando em busca de seus direitos, e através de manifestos constitucionais.

Assim sendo, tenho a certeza que os nobres pares aprovarão essa emenda, que suprimirá o dispositivo dessa Medida Provisória que está trazendo essa tipificação antidemocrática, e dará tratamento justo aos caminhoneiros em meio ao caos na economia decorrente da atual gestão no País.

Sala das Sessões, em de de 2015

MAJOR OLIMPIO
Deputado Federal
PDT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

Art..... A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art..... Não se pode exigir a realização de aulas em simulador de direção veicular como requisito para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias A e B.

Parágrafo único. A participação em aulas com simulador de direção veicular pode ser exigida para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias C, D e E, conforme regulamentação do CONTRAN.”

JUSTIFICAÇÃO

No contexto da MP 699, de 10 de novembro de 2015, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, mostra-se pertinente tratar do uso de simulador de direção veicular na formação de condutores, tema ensejador de grande debate e que, assim, demanda a atuação legislativa.

Por meio da presente emenda, visa-se a obstar que a realização de aulas em simulador seja considerada requisito obrigatório para a obtenção da carteira nacional de habilitação nas categorias A e B.

No tocante às categorias C, D e E, o uso do simulador pode ser proveitoso na formação de condutores, tendo em vista a complexidade dos veículos envolvidos. Nestes casos, o equipamento auxiliaria no processo de formação, como instrumento complementar, cujo uso será regulamentado pelo CONTRAN.

Por essas razões, espero contar com o apoio do nobre Relator para a incorporação da emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

Art..... A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art..... Não se pode exigir a realização de aulas em simulador de direção veicular como requisito para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias A e B.

Parágrafo único. O simulador de direção veicular pode ser adotado para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação nas categorias C, D e E, conforme regulamentação do CONTRAN.”

JUSTIFICAÇÃO

No contexto da MP 699, de 10 de novembro de 2015, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, mostra-se pertinente tratar do uso de simulador de direção veicular na formação de condutores, tema ensejador de grande debate e que, assim, demanda a atuação legislativa.

Por meio da presente emenda, visa-se a obstar que a realização de aulas em simulador seja considerada requisito obrigatório para a obtenção da carteira nacional de habilitação nas categorias A e B.

No tocante às categorias C, D e E, o uso do simulador pode ser proveitoso na formação de condutores, tendo em vista a complexidade dos veículos envolvidos. Nestes casos, o equipamento auxiliaria no processo de formação, como instrumento complementar, cujo uso será regulamentado pelo CONTRAN.

Por essas razões, espero contar com o apoio do nobre Relator para a incorporação da emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

Art..... O art. 231, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 231.....

.....
VIII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

a) transporte de pessoas ou de bens, quando não for licenciado para esse fim, exceto o caso previsto na alínea “b”:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo;

b) transporte público coletivo de pessoas, quando não for licenciado para esse fim:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP 699, de 10 de novembro de 2015, altera o Código de Trânsito Brasileiro, ampliando o rol de infrações e tratando, dentre outros pontos, de medidas administrativas correlatas.

Neste contexto, deve-se abordar a questão do transporte público coletivo – clandestino - de pessoas, que é frequente no país e oferece sérios riscos à população. É preciso munir as autoridades do arcabouço necessário ao eficaz combate dessa prática, que não mais pode ser considerada infração de média gravidade, um verdadeiro incentivo ao desrespeito da legislação.

Os riscos envolvidos no transporte público coletivo, quando não licenciado para esse fim, justificam a adequação do Código de Trânsito, razão pela qual se propõe tratar da infração em alínea específica, com o agravamento da penalidade.

Diante do exposto, submeto à apreciação a presente emenda, esperando contar com o apoio do nobre Relator para a sua incorporação ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

Autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

Art..... O art. 181, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do inciso XX, com a seguinte redação:

“Art. 181.....

.....
XX – nas vagas reservadas a idosos e portadores de deficiência.
Infração – gravíssima;
Penalidade – multa;
Medida administrativa – remoção do veículo.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP 699, de 10 de novembro de 2015, altera o Código de Trânsito Brasileiro, ampliando o rol de infrações e dispondo, dentre outros pontos, de medidas administrativas correlatas.

Neste contexto, é pertinente tratar de infração recorrente, que consta genericamente do art. 181, XVII, do Código de Trânsito - estacionar em vagas reservadas a idosos e portadores de deficiência. A conduta é atualmente enquadrada como infração leve, no sobredito inciso, o qual proíbe o estacionamento “em desacordo

com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – Estacionamento Regulamentado)”.
Ainda que a Lei nº 13.146/2015, com início de vigência em janeiro de 2016, tenha alterado a infração para grave, o estacionamento nas vagas de idosos e portadores de deficiência acarreta riscos acentuados. Sendo assim, deve-se coibir o ato com maior rigor, tratando-o em inciso específico, com a elevação da infração para gravíssima.

Diante do exposto, submeto à apreciação a presente emenda, esperando contar com o apoio do nobre Relator para a sua incorporação ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

Autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

O art. 145, da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 145.....

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.

§ 2º Os prazos mínimos estabelecidos na alínea a do inciso II poderão ser reduzidos para um ano de habilitação, na categoria B, e seis meses de habilitação, na categoria C, caso o candidato realize treinamento em simulador de direção veicular, pelo número de horas equivalente ao período reduzido, conforme regulamentação do CONTRAN.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

No contexto da MP 699, de 10 de novembro de 2015, que altera o Código de Trânsito Brasileiro, mostra-se pertinente tratar dos requisitos para o condutor se habilitar na categoria D, relativa a “veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista”.

Atualmente, é necessário que o candidato esteja habilitado há no mínimo dois anos na categoria B, ou um ano na categoria C, conforme disposto no art. 145, II, a, do Código de Trânsito.

Pretende-se, através da presente emenda, propor a redução dos sobreditos prazos, caso o candidato também realize treinamento em simulador de direção veicular, pelo número de horas equivalentes a um ano (categoria B) ou seis meses (categoria C).

Esta alteração poderá ensejar em razoável redução do tempo exigido para habilitação na categoria B ou C, mas não do número de horas de prática/treinamento. Nesta senda, os simuladores de direção veicular são importantes instrumentos de aprendizagem, reproduzindo as mais diversas situações. Propiciam também uma formação adequada do candidato à habitação na Categoria D.

Diante do exposto, submeto à apreciação a presente emenda, esperando contar com o apoio do nobre Relator para a sua incorporação ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 699, de 2015.
------	--

autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais:

Art..... O art. 181, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do inciso XX, com a seguinte redação:

“Art. 181.....

.....
VIII – sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....
XX – no passeio e sobre gramados ou jardim público:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP 699, de 10 de novembro de 2015, altera o Código de Trânsito Brasileiro, ampliando o rol de infrações e dispondo, dentre outros pontos, de medidas administrativas correlatas.

Neste contexto, é pertinente tratar de infração recorrente – atualmente constante do art. 181, VIII, do Código de Trânsito -, que consiste em estacionar nos passeios, gramados e jardins públicos. Ao assim procederem, os infratores obrigam os pedestres a desviarem pelas pistas, com transtornos e evidente risco de atropelamento.

A legislação de trânsito deve zelar pela segurança, oferecendo o arcabouço necessário para que os riscos sejam ao menos minimizados. É inadmissível que os passeios e áreas verdes se convertam em estacionamentos irregulares, sendo, portanto, necessária a inclusão do inciso XX no art. 181, do Código de Trânsito, elevando-se a infração de grave para gravíssima nessas hipóteses.

Diante deste quadro, submeto à apreciação a presente emenda, esperando contar com o apoio do nobre Relator para a sua incorporação ao texto do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória.

PARLAMENTAR

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, os seguintes artigos:

“**Art.** O art. 165 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 1º, renomeando-se o parágrafo único para § 2º:

“**Art. 165.**

§ 1º Aplicam-se as mesmas penalidades e medidas administrativas previstas no caput ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput do art. 277.

.....” (NR)”

“**Art.** Fica revogado o § 3º do art. 277 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.”

JUSTIFICAÇÃO

O § 3º do art. 277 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, estabelece penalidades e medidas administrativas para o condutor que se recusa a se submeter a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento para verificar a influência de álcool ou substância psicoativa.

Topologicamente, contudo, esse não é o local ideal para o dispositivo no CTB.

Por isso, a presente emenda transfere a norma para o art. 165 do CTB, que estabelece as penalidades e medidas administrativas para o condutor que dirige sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 306.** Conduzir veículo automotor sob a influência de qualquer quantidade de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

Penas - detenção, de dois a quatro anos, multa e suspensão imediata da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, após comunicação da autoridade policial ao departamento estadual de trânsito, ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, comina penas para quem dirige veículo automotor sob influência de álcool ou drogas.

Mas, dado o grande número de acidentes de trânsito causados pelo álcool ou pelas drogas, urge que se aumentem essas penas, para evitar essa prática.

Por esse motivo, a presente emenda altera a redação do art. 306 do CTB, aumentando a pena de detenção para dois a quatro anos e estabelecendo a suspensão imediata da permissão ou habilitação para dirigir, após comunicação da autoridade policial ao Departamento de Trânsito (DETRAN).

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória (MPV) nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de trinta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.

§ 1º Publicado o edital do leilão, a preparação poderá ser iniciada após quinze dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

.....” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.160, de 25 de agosto de 2015, ao alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), estabeleceu o prazo de sessenta dias para o veículo apreendido ou removido a qualquer título, no âmbito do CTB, e não reclamado por seu proprietário, ser avaliado e levado a leilão.

Entretanto, a fim de dar maior viabilidade para a exploração econômica do serviço público de recolhimento, é necessário que esse prazo seja reduzido para trinta dias, e a preparação do leilão, para metade do prazo estipulado no *caput* do art. 328, mantendo-se inalterados os demais dispositivos da Lei nº 13.160, de 2015.

Conto com a colaboração dos nobres Pares.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 328.** Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de trinta dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, estabelece prazo de 90 (noventa) dias para hasta pública de veículos apreendidos ou removidos e animais não reclamados.

A Lei nº 13.160, de 25 de agosto de 2015, que ainda entrará em vigor, reduz esse prazo para 60 (sessenta) dias.

A presente emenda, com o intuito de evitar a superlotação dos depósitos, propõe a redução do prazo para 30 (trinta) dias, revogando a alteração realizada.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 301 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 301.** Ao condutor de qualquer dos veículos listados no art. 96, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 301 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, estabelece que “ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela”.

Cabe, no entanto, frisar que tal dispositivo deve ser aplicado a qualquer espécie de veículo, não apenas aos veículos automotores, como se poderia supor.

Por esse motivo, a presente emenda altera a redação do art. 301 do CTB, para deixar claro o aspecto universal da norma.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 148.**

.....
§ 6º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados da data do requerimento do candidato.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução nº 168, de 2004, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece que o processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

Ocorre que, muitas vezes, o candidato é prejudicado porque não consegue finalizar o processo no prazo e perde todas as taxas pagas.

Por essa razão, a presente emenda amplia esse prazo para 24 (vinte e quatro) meses.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 133.**

Parágrafo único. O porte será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é tornar facultativo o porte do Certificado de Licenciamento Anual, pois a Fiscalização, na maioria das vezes, tem como acessar remotamente o cadastro do veículo no devido sistema informatizado.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** Fica revogado o § 2º do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.”

JUSTIFICAÇÃO

O § 2º do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, comina penas para a conduta de homicídio culposo decorrente de: (i) condução de veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência; ou (ii) participação, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente.

Esse dispositivo, acrescentado pela Lei nº 12.791, de 9 de maio de 2014, e que ainda entrará em vigor, teria, no entanto, pouca ou nenhuma aplicabilidade, razão por que a presente emenda propõe sua revogação.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 302.**

Penas - detenção, de três a seis anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

.....” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O *caput* do art. 302 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) -, estabelece as penas para o homicídio culposo na direção de veículo automotor, entre elas, a detenção de dois a quatro anos.

Mas essa pena é irrisória, considerando-se a perda de uma vida humana em decorrência de imperícia, imprudência ou negligência de um motorista.

Assim, tendo em vista o grande número de acidentes de trânsito com vítimas fatais no Brasil, a presente emenda altera a redação do *caput* do art. 302 do CTB, aumentando sua pena para detenção de três a seis anos, na expectativa de fazer com que os condutores tenham mais cuidado ao dirigir.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 10**

.....
V – um representante do Exército Brasileiro;

.....
XXVI - 1 (um) representante dos órgãos e entidades executivos de trânsito.

.....
§ 4º O representante mencionados no inciso XXVI será designado pela associação nacional da categoria.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta tem por objetivo aperfeiçoar a composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com a inclusão, entre seus membros, de representante dos Departamentos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, os denominados Detrans.

O Contran é composto somente de representantes do Poder Executivo Federal. Considerando que os assuntos tratados no Contran têm repercussão nos locais de circulação dos veículos, é necessário que pelo menos um representante dos órgãos e entidades executivos de trânsito estaduais tenha voz no Conselho.

Aproveita-se, também, a oportunidade para substituir “Ministério do Exército”, que não existe desde 1999, por “Exército Brasileiro”.

Diante do exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador ACIR GURGACZ



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO MP 699/2015			
AUTOR Dep. Mauricio Quintella			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Inclua-se, no artigo 1º da MP 699/2015, as seguintes disposições:

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

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 699, de 2015.

**Dep. Maurício Quintella
PR/AL**



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00076
ETIQUETA

DATA
17/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015

AUTOR
SÉRGIO VIDIGAL

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
3º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Modifique-se o caput do artigo 3º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007:

Art. 3º O processo de inscrição, **suspensão** e **cancelamento** do registro, bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentadas pela ANTT. (grifo nosso)

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se incluir ao texto da Medida Provisória 699/2015 a alteração do caput do artigo 3º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

A referida lei dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Nela está prevista o regramento geral para a obtenção do no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

De acordo com a legislação em tela, o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas – RNTR-C é obrigatório ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional, ou à Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no

transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

A suspensão do registro é atualmente prevista apenas pela Resolução nº 3056/2009 da ANTT, o que torna precária a situação jurídica que permeia o tema.

Propomos, ainda, a utilização do termo **cancelamento** ao invés de **cassação**. A alteração proporciona harmonia e coerência textual, haja vista a presença do termo **cancelamento** tanto em outros dispositivos da lei, quanto no escopo da Resolução nº 3056/2009 da ANTT.

Portanto, as alterações sugeridas pretendem tão-somente aprimorar a Lei nº 11.442, de 2005, e proporcionar mais credibilidade e disciplinamento ao mercado comercial de transportes de cargas, conferindo maior formalidade ao setor.

DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL

Brasília, 17 de novembro de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00077
ETIQUETA

DATA
17/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015

AUTOR
DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Incluem-se o artigo 3º-A e os §§§ 1º, 2º 3º à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007:

3º-A As infrações e as penalidades no descumprimento das regras do RNTC serão regulamentadas pela ANTT.

§ 1º As infrações ao disposto nesse artigo serão punidas com multa, suspensão e cancelamento da inscrição do transportador no RNTRC.

§ 2º As infrações estão previstas nos seguintes casos:

I – efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração;

II – deixar de atualizar as informações cadastrais no prazo previsto;

III – apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC;

IV – apresentar identificação do veículo ou CRNTRC falso ou adulterado;

V – contratar o transporte rodoviário de cargas de transportador sem inscrição no RNTRC, ou com a inscrição suspensa ou cancelada;

VI – contratar o transporte de veículos rodoviários de cargas de categoria particular

VII – evadir, obstruir ou de qualquer forma dificultar a fiscalização.

§ 3º O uso de veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sujeita o transportador ao cancelamento do RNTCR.

JUSTIFICATIVA

Com a presente emenda, pretende-se inserir à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, o artigo 3-A e os respectivos §§§ 1º, 2º e 3º.

A referida lei dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Nela estão previstas o regramento geral para a obtenção do no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

De acordo com a legislação em tela, o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas – RNTR-C é obrigatório ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional ou à Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

Quanto à inserção do artigo 3-A e dos §§ 1º e 2º, consideramos de extrema necessidade. As infrações e penalidades no descumprimento das regras referentes ao RNTR-C, apesar de evadas de extrema relevância, atualmente, são contempladas apenas pela Resolução nº 3056/2009 da ANTT, o que torna precária a situação jurídica do tema.

Ressaltamos que a inclusão do §3º, a saber, o cancelamento do registro para punir o uso de veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação da via vai ao encontro com a proposta da MP 699/2015, que já prevê o aumento da penalidade para o condutor, em geral, que cometer esta infração.

Diante do exposto, destacamos que a proposta visa dar mais credibilidade e disciplinamento ao mercado comercial de transportes de cargas, conferindo maior formalidade ao setor, garantindo maior responsabilidade na prestação do serviço no país.

DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL
Brasília, 17 de novembro de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00078
ETIQUETA

DATA
17/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015

AUTOR
Deputado Sérgio Vidigal

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
147

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o artigo 147-B da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao Código Brasileiro de Trânsito:

Art. 147- B A pessoa afastada do trabalho para tratamento de saúde, em razão do diagnóstico de distúrbios ou comprometimentos psíquicos que a impeçam de operar máquinas ou veículos, será considerada temporariamente inapta, para conduzir veículo automotor e elétrico, enquanto durar o afastamento.

§ 1º O médico responsável pelo afastamento deverá comunicá-lo aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito responsáveis pelo imediato bloqueio no Registro Nacional de Carteira de Habilitação - RENACH, competindo a esses órgãos o devido desbloqueio no vencimento do prazo, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda pretende acrescentar o artigo 147-B Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, do Código Brasileiro de Trânsito.

O artigo 147 do Código prevê que o candidato à habilitação deve submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito e comprovar a aptidão física e mental.

De acordo com a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), doenças psicológicas como, por exemplo, depressão severa e esquizofrenia, tornam as pessoas inaptas para dirigir veículos. Os laudos emitidos pelo médico

podem impedir a emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), em consonância com a Resolução 267/2015 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que dispõe sobre os exames de aptidão física e psicológica para motoristas.

Destacamos a necessidade de a legislação não se restringir apenas à emissão da CNH. Urge que a ação da lei abarque, com coerência, os casos em que pessoas acometidas por desordens psíquicas estejam inaptas a dirigir um veículo e, conseqüentemente, possam apresentar restrições que comprometam a segurança do trânsito.

Deputado Sérgio Vidigal

Brasília, 15 de novembro de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00079
ETIQUETA

DATA
17/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015

AUTOR
Deputado Sérgio Vidigal

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
3º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescentem-se os §§ 1º e 2º ao artigo 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao Código Brasileiro de Trânsito:

Art. 306.

§ 1º Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

§ 2º Se da prática do crime previsto no caput resultar morte, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão de 5 (cinco) a 10 (dez) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda pretende acrescentar os §§ 1º e 2º ao artigo 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, do Código Brasileiro de Trânsito.

O artigo 306 dispõe sobre a condução de veículo automotor com capacidade

psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de substância psicoativa que determine dependência. A redação do dispositivo foi dada pela Lei nº 12.760, de 2012.

Apesar de prever a punibilidade para a infração, o artigo não faz menção à pena a ser aplicada, caso a conduta prevista no caput, resulte lesão corporal de natureza grave ou morte.

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte e invalidez ao redor do mundo. Estima-se que o indivíduo contribua para a ocorrência de mais de 90% deles, grande parte relacionado com o comportamento dos motoristas.

O Brasil possui, hoje, mais de 87 milhões de veículos e 59 milhões de condutores habilitados. Com esses números, o país registra cerca de 42 mil óbitos no trânsito anualmente. Dessa forma, medidas mais enérgicas e fiscalizatórias são necessárias para incrementar elevados padrões de segurança nas ruas, estradas, vias e avenidas.

Deputado Sérgio Vidigal

Brasília, 17 de novembro de 2015.



EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Inclua-se onde couber na Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015 o seguinte artigo:

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

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico



ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos. ”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08 de junho de 2011 e



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA GLEISI HOFFMANN

estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 699, de 2015.

Sala da Comissão,

Senadora GLEISI HOFFMANN



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Emenda nº 2015 - CM

Inclua-se no texto da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, onde couber, o seguinte artigo:

Art. 1º O artigo 133 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 1º aos veículos novos classificados no artigo 96, inciso II, alínea b, itens 6, para obter Licenciamento Anual, a partir do segundo ano de uso, deverá apresentar certificado de revisão anual pela concessionária ou revenda autorizada do fabricante.

Parágrafo único: as concessionárias ou revenda do fabricante, terão a fé pública e a responsabilidade pela emissão do certificado de revisão das condições de tráfego do veículo

JUSTIFICATIVA

A mentalidade de só rodar com o caminhão sem se preocupar em fazer a sua manutenção não tem mais espaço nos tempos modernos. Esse pensamento se traduz em retrocesso, falta de segurança e gastos maiores e desnecessários.

Esta emenda visa garantir que os proprietário de caminhões para obter o licenciamento deverá apresentar o Certificado de revisão das condições de tráfego do veículo, sob pena de não obter o novo documento e, ainda, de ter o veículo guinchado e pagar multa.

Valor à vida: Quebrar um caminhão na estrada é muito perigoso no que diz respeito a acidente e ao risco de assalto.

Com o intuito de garantir a segurança dos veículos utilizados e dos motoristas em serviço e minimizando assim qualquer dano à carga transportada.

O veículo é um conjunto de sistemas que deve estar sempre em boas condições, para não gerar emissões desnecessárias de poluentes e agredir a natureza, nem provocar acidentes.

A medida que envelhecem, os automóveis vão se tornando uma verdadeira ameaça a segurança do tráfego, pois a manutenção desses veículos principalmente de dispositivos de segurança. Não e rigorosamente realizadas e a deficiência da fiscalização nos caminhões.

Sala das Sessões, de novembro de 2015.

Assinatura manuscrita em tinta azul, com o nome 'Alfredo Kaefer' claramente legível.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal

PSDB/PR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00082 ETIQUETA

DATA 10/11/2015 DOU 11/11/2015	EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, DE 2015
---	---

AUTOR Deputado Subtenente Gonzaga – PDT-MG	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO 1º	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------------	-----------	--------	--------

O art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 10 de novembro de 2015, passa vigorar com a inclusão das seguintes alterações:

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

“Art.165.....

 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e **remoção do veículo.**
”(NR)

“Art. 228. Perturbar o sossego alheio ou prejudicar a segurança viária ou a saúde humana, abusando de instrumentos sonoros ou sinais acústicos em veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - **remoção do veículo. “(NR)**

.....
Art.271.

§1º Nas localidades em que não houver local apropriado ou pátio credenciado para recebimento do veículo, este deverá ser encaminhado à cidade mais próxima, até o limite máximo de 150 km de distância.

§ 2º Não havendo a possibilidade do cumprimento da regra prevista no parágrafo anterior o veículo será liberado desde que atendido, no que couber, o disposto nos arts. 262 e 270.

§ 3º A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (NR)”

.....
JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória 699, de 2015, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi editada com a finalidade de coibir a manifestação de caminhoneiros, e para tal, dentre outras medidas, multiplica a multa aplicável, no caso, por trinta vezes; prevê, ainda, a suspensão do direito de dirigir, por doze meses; e apreende o veículo no caso de condutores que, deliberadamente, interrompem, restringem o trânsito ou perturbem a circulação da via.

Ao ensejo, por se tratar de matéria correlata com as inclusões efetivadas pela presente MP no CTB, sugerimos a inclusão de três alterações no art. 1º da MP para dar efetividade aos artigos 165, 228 e 271, todos deste mesmo diploma legal, que tratam, em síntese, de medidas contra a impunidade ao alcoolismo em vias públicas e à perturbação da ordem e paz pública.

Relativamente, **ao art. 165**, propomos incluir a remoção de veículo, como já é o recolhimento de habilitação, como uma das medidas administrativas aplicáveis à espécie, para com isto, permitir que o policial possa determinar, se for o caso, esta providência. Para dar efetividade e aplicabilidade a sanção, propomos, por consequência, nova redação para os §§

art. 271. Quanto ao **art. 228**, as regras ali constantes mostraram-se ineficazes, apesar de existirem várias normas editadas pela União, pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, com a finalidade precípua de combater os abusos porventura cometidos relativamente ao excesso de ruídos no meio ambiente, contudo, o cidadão comum continua a se sentir desamparado, quando necessita da interferência do Poder Público para impedir os abusos cometidos com veículos quando ocorrem em via pública. Esta falha, que se pretende corrigir, com a alteração ora proposta.

Por todo o exposto, esperamos o acolhimento da nossa emenda pelo relator da matéria, e, posteriormente, pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

ASSINATURA

Brasília, de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 699

00083 ETIQUETA

DATA
17/11/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 699, de 2015

AUTOR
Deputado Sérgio Vidigal

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO
3º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescente-se o artigo 312-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao Código Brasileiro de Trânsito:

Art. 312-A. Nos casos dos crimes previstos nesta Seção, deverá a vítima de acidente de trânsito, seja ela fatal ou não, ser submetida a exame de alcoolemia e toxicológico.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda pretende acrescentar o artigo 312-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao Código Brasileiro de Trânsito.

A Seção em que se pretende inserir o dispositivo trata dos crimes em espécie e elenca as infrações que podem ser cometidas pelos condutores de veículos.

O artigo a ser incluído assegura a coleta imediata de sangue e/ou urina em todas as vítimas de acidente de trânsito. Atualmente, a matéria é disciplinada pelo artigo 11 da Resolução nº 432, de 23/01/2013, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, que obriga a **realização do exame de alcoolemia apenas para as vítimas fatais de acidentes de trânsito.**

A alteração busca contribuir para elucidação e análise criteriosa dos crimes ocorridos no trânsito. A título de ilustração, citamos o caso do condutor que atropela acidentalmente um pedestre alcoolizado que se lançou contra o veículo. Se comprovada a embriaguez, fica excluída a responsabilidade do motorista. A preservação da prova de que o acidente foi provocado pela vítima

pode inocular o motorista em um processo criminal.

A obrigatoriedade do exame, ainda que restrito às vítimas fatais, está prevista apenas pela Resolução nº 432 do Contran, o que torna precária a situação jurídica que permeia o tema.

Portanto, a alteração sugerida pretende tão-somente aprimorar o Código Brasileiro de Trânsito, conferindo mais eficácia para a segurança do trânsito brasileiro.

ASSINATURA

Brasília, 17 de novembro de 2015.