PROJETO DE LEI Nº _____ / 2022.

Dispõe sobre a proibição da emissão de ruídos sonoros excessivos provenientes de escapamento de motocicletas fora das normas estabelecidas em lei e dá outras providências.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE NATAL**, faço saber que a Câmara Municipal do Natal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica proibido a emissão de ruídos sonoros excessivos provenientes de escapamento de motocicletas fora das normas e condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º As diretrizes gerais e os limites máximos de emissão de ruídos seguirão as definições previstas na Resolução nº 418 de 25 de novembro de 2009 do Conama – Conselho Nacional do Meio Ambiente e suas devidas atualizações.

Parágrafo único - Os procedimentos de medição para aferição dos níveis excessivos de ruídos seguem o estabelecido pela NBR 9714/1999 e suas atualizações.

Art. 3º. A emissão de ruídos fora das normas estabelecidas por esta legislação, sujeitará o infrator às penalidades previstas nos incisos VII e XI, do art. 230 do CTB - Código Nacional de Trânsito – CTB e suas resoluções vigentes.

Parágrafo único – O executivo indicará dentro da estrutura do município o (os) órgão (s) competentes para fiscalização, aferição e aplicabilidade desta Lei.

Art. 4º O Poder Executivo Municipal, poderá realizar uma campanha de conscientização e orientação, objetivando minimizar os problemas causados pela emissão de ruídos sonoros excessivos provenientes de escapamento de motocicletas.

Art. 5º O Poder Executivo Municipal no que lhe couber, definirá, regulamentará e editará normas complementares para à execução da presente lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL
TRABALHANDO PELO BEM DA NOSSA CIDADE

PALÁCIO PADRE MIGUELINHO
Gabinete do Vereador Nivaldo Bacurau

Natal/RN, 21 de março de 2022.

Atenciosamente,

NIVALDO VARELA BACURAU

Nivaldo Varela Bacurau
Vereador

Câmara Municipal de Natal
Gabinete do Vereador Nivaldo Bacurau
Rua Jundiaí, 546 - Natal/RN – CEP: 59020-120
E-mail: vereadornivaldobacurau@gmail.com
Instagram - @nivaldobacurau | Facebook: Nivaldo Bacurau

Vereador NivaldoBacurau
Natal levada a sério

JUSTIFICATIVA

Como sabemos, os dispositivos e acessórios colocados em escapamentos automotivos intensificam o barulho emitido elevando a patamares fora das normas de trânsito estabelecidas e os limites impostos por lei.

Por esse motivo, há inúmeras reclamações com relação a emissão de ruídos causados pelas motocicletas, sendo fundamental tomar providências legais para coibir esse tipo de ruído desnecessário que causam grandes transtornos, principalmente em vias de grande movimento, sendo considerado insalubre tanto para os pedestres quanto para os motoristas transeuntes e etc.

Lembrando que, acima de 85 decibéis o barulho pode ser nocivo à saúde, já que uma moto com o escapamento adulterado, pode chegar a 118 decibéis, causando assim, muitos problemas auditivos.

Por esses motivos se faz necessário políticas para coibir os barulhos excessivos emitidos pelas motocicletas, para isso apresento esse projeto de lei e desde já conto com o apoio dos meus pares para a sua aprovação.

Essa é a nossa justificativa.

Natal/RN, 21 de março de 2022.

Atenciosamente,

NIVALDO VARELA BACURAU

Nivaldo Varela Bacurau
Vereador

ANEXOS

Câmara Municipal de Natal
Gabinete do Vereador Nivaldo Bacurau
Rua Jundiaí, 546 - Natal/RN – CEP: 59020-120
E-mail: vereadornivaldobacurau@gmail.com
Instagram - @nivaldobacurau | Facebook: Nivaldo Bacurau

Cópia não autorizada

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

Sede:
Rio de Janeiro
Av. Treze de Maio, 13 - 28º andar
CEP 20003-900 - Caixa Postal 1680
Rio de Janeiro - RJ
Tel.: PABX (21) 210-3122
Fax: (21) 220-1762/220-6436
Endereço eletrônico:
www.abnt.org.br

Copyright © 2000,
ABNT–Associação Brasileira de Normas Técnicas
Printed in Brazil/
Impresso no Brasil
Todos os direitos reservados

JAN 2000 | **NBR 9714**

Veículo rodoviário automotor - Ruído emitido na condição parado

Origem: Projeto NBR 9714:1999
ABNT/CB-05 - Comitê Brasileiro de Automóveis, Caminhões, Tratores, Veículos Similares e Autopeças
CE-05:011.11 - Comissão de Estudo de Acústica Veicular
NBR 9714 - Measurement of noise emited by stationary road vehicles - Survey method
Descriptors: Noise. Road vehicles
Esta Norma foi baseada na ISO 5130:1982
Esta Norma substitui a NBR 9714:1987
Válida a partir de 29.02.2000

Palavras-chave: Ruído. Veículo rodoviário | 6 páginas

Sumário

Prefácio
1 Objetivo
2 Referências normativas
3 Aparelhagem
4 Condições e local de ensaios
5 Condições atmosféricas e ruído de fundo
6 Execução do ensaio
7 Relatório de ensaio
8 Medição do ruído próximo ao motor (execução opcional)
ANEXO
A Figuras

Prefácio

A ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas - é o Fórum Nacional de Normalização. As Normas Brasileiras, cujo conteúdo é de responsabilidade dos Comitês Brasileiros (ABNT/CB) e dos Organismos de Normalização Setorial (ONS), são elaboradas por Comissões de Estudo (CE), formadas por representantes dos setores envolvidos, delas fazendo parte: produtores, consumidores e neutros (universidades, laboratórios e outros).

Os Projetos de Norma Brasileira, elaborados no âmbito dos ABNT/CB e ONS, circulam para Consulta Pública entre os associados da ABNT e demais interessados.

Esta Norma atualiza a edição anterior no seu conteúdo técnico e foi baseada na ISO 5130:1982.

Esta Norma contém o anexo A, de caráter normativo.

1 Objetivo

1.1 Esta Norma prescreve um método de ensaio para medição do ruído emitido nas proximidades do sistema de escapamento por veículos rodoviários automotores conforme definidos pela NBR 6067, na condição parado, em um local de fácil obtenção com características específicas.

1.2 O método é destinado a verificar veículos em uso e também determinar variações no ruído emitido por componentes do veículo sob ensaio, causadas por:

a) desgaste, modificação de componentes, regulagens fora da especificação do fabricante;

b) parcial ou completa remoção de dispositivos que reduzem a emissão de ruído.

1.3 Estas variações podem ser determinadas por comparação dos resultados com medidas de referência efetuadas em condições semelhantes, quando da caracterização do veículo.

Cópia não autorizada

1.4 Um método adicional, mas não mandatório, que descreve o procedimento para medição de ruído nas proximidades do motor é apresentado na seção 8.

2 Referências normativas

As normas relacionadas a seguir contêm disposições, que ao serem citadas neste texto, constituem prescrições para esta Norma. As edições indicadas estavam em vigor no momento desta publicação. Como toda norma está sujeita a revisão, recomenda-se àqueles que realizam acordos com base nesta que verifiquem a conveniência de se usarem as edições mais recentes das normas citadas a seguir. A ABNT possui a informação das normas em vigor em um dado momento.

NBR 6067:1978 - Veículos rodoviários automotores, seus rebocados e combinados - Terminologia

IEC 651:1986 - Sound level meters

3 Aparelhagem

3.1 Instrumentação para medições acústicas de acordo com o prescrito em 3.1.1 a 3.1.4.

3.1.1 O instrumento de medição deve ser um medidor de nível de som (MNS), ou um sistema de medição equivalente, cujas características devem estar de acordo com a IEC 651, referente ao tipo 1 (tipo de precisão).

3.1.2 Se um dispositivo de proteção contra o vento for utilizado, seu efeito sobre a exatidão da medição deve ser levado em conta de acordo com as indicações do fabricante.

3.1.3 O MNS deve operar na curva de ponderação “A” e a sua característica dinâmica deve operar na condição de resposta “F” (“rápida”).

3.1.4 Antes das medições deve-se efetuar uma calibração do MNS seguindo-se as instruções do fabricante.

3.2 A velocidade angular do motor durante o ensaio deve ser medida com instrumentos de precisão de 3% ou melhor.

3.2.1 O ensaio deve ser realizado em pista plana e horizontal.

3.3 Na medida da altura do microfone em relação ao solo e nos demais comprimentos é permitido um erro máximo de 0,01 m (ver figuras A.1 e A.2).

4 Condições e local de ensaio

Um local de ensaio com características específicas deve consistir em uma área plana de concreto, asfalto ou outra superfície equivalente de alta refletividade acústica. Os limites deste local de ensaio devem distar pelo menos 3 m das extremidades do veículo, não havendo objetos que possam afetar a leitura do MNS. O veículo deve, também, estar a uma distância maior que 1 m da guia, por ocasião da medição do ruído do escapamento, quando o local escolhido for uma rua. Não deve haver nenhum obstáculo fora dos limites do local que se situe a menos que 3 m do microfone.

Com exceção do observador e do condutor, nenhuma outra pessoa deve permanecer no local de ensaio durante a medição.

5 Condições atmosféricas e ruídos de fundo

As medições não devem ser efetuadas em condições de tempo adversas. Rajadas de vento não devem afetar as medições. Os ensaios não devem ser efetuados com velocidade de vento superior a 5 m/s. O nível do ruído de fundo deve ser no mínimo 10 dB(A) menor do que os níveis medidos durante o ensaio.

6 Execução do ensaio

6.1 Número de medições

Pelo menos três medições devem ser efetuadas em cada posição, uma imediatamente após a outra. As medições devem ser consideradas válidas se as suas variações não excederem 2 dB(A). A média aritmética das medidas constitui o resultado.

6.2 Posicionamento e preparação do veículo

O veículo deve ser posicionado no centro da área de ensaio, com a alavanca de mudança das marchas na posição neutra e a embreagem acoplada. Antes de cada série de medições, o motor deve estar em sua temperatura normal de trabalho. Para veículos de duas ou três rodas que não possuam posição neutra para a alavanca de mudanças de marcha, as medições devem ser feitas com a(s) roda(s) traseira(s) suspensa(s).

6.3 Medição do ruído nas proximidades de escapamento

6.3.1 Posição do microfone (ver figura A.1)

6.3.1.1 A altura do microfone acima da superfície do local de ensaio deve ser igual à do orifício de saída dos gases de escapamento. Caso esta altura seja menor que 0,2 m, o microfone deve ser posicionado em 0,2 m.

6.3.1.2 O microfone deve ser posicionado no sentido do orifício de saída de gases de escapamento, a uma distância de 0,5 m do mesmo. A menos que indicado pelo fabricante, o eixo de referência do microfone para condições de campo livre (ver IEC 651) deve ser sempre paralelo à superfície do local de ensaio (inclusive no caso de a altura do orifício de saída dos gases de escapamento ser menor que 0,2 m) e fazer um ângulo de 45° ± 10° com o plano vertical que contém a direção do fluxo de gases e posicionado conforme mostrado na figura A.1.

Cópia não autorizada

6.3.1.3 Para veículos providos de um único silencioso e duas ou mais saídas de escapamento espaçadas como segue, tem-se:

a) menor ou igual a 0,3 m, somente uma posição de medição deve ser usada; a posição do microfone deve ser referida ao orifício de saída mais próximo do lado externo do veículo, ou quando o mesmo não puder ser determinado, o orifício de saída mais alto da superfície do local do ensaio deve ser o escolhido;

b) maior que 0,3 m, um ensaio deve ser feito, conforme 6.1, para cada saída como se ela fosse a única, e o maior resultado deve ser considerado.

6.3.1.4 Para veículos com saídas de escapamento conectadas a silenciosos independentes, um ensaio deve ser feito, conforme 6.1, para cada saída como se ela fosse a única, e o maior resultado deve ser o considerado.

6.3.1.5 Para veículos com tubo de escapamento vertical, o microfone deve ser posicionado na altura do orifício de escapamento, orientado para cima e com seu eixo na vertical, a uma distância de 0,5 m a partir do lado do veículo mais próximo do orifício de saída.

6.3.1.6 Quando o veículo é tal que o microfone não pode ser posicionado conforme a figura A.1, devido à presença de obstáculos que fazem parte do veículo (exemplo: roda sobressalente, reservatório de óleo, bateria, etc.), deve ser feito um croqui da posição escolhida para o microfone. Quando for efetuada a medição, o microfone deve ser posicionado a uma distância maior que 0,5 m do obstáculo mais próximo e seu eixo de referência, para condições de campo livre (ver IEC 651), deve ser orientado no sentido do orifício do escapamento, em um ponto em que a influência provocada pelos obstáculos mencionados acima seja mínima.

6.3.2 Condições de operação do motor

6.3.2.1 A velocidade angular do motor deve ser estabilizada nos seguintes valores:

a) para veículos de quatro ou mais rodas: 3N/4;

b) para veículos de duas ou três rodas: N/2 se $N \geq 5\,000$ rotações por minuto ou 3N/4 se $N < 5\,000$ rotações por minuto.

Onde N é a velocidade angular de potência máxima indicada pelo fabricante.

6.3.2.2 O controle do motor é mudado bruscamente da velocidade angular definida em 6.3.2.1 para a condição de marcha lenta. A medição de ruído deve iniciar-se por um breve período durante a condição de velocidade angular constante e continuar por toda a desaceleração. Somente o maior valor deve ser anotado.

6.3.3 Interpretação dos resultados

Os resultados dos ensaios de veículos em uso podem ser interpretados pela comparação com os resultados de ensaios de referência, nos quais veículos ainda novos são ensaiados utilizando o mesmo método.

Os valores obtidos por este método não são representativos do ruído total emitido pelos veículos em movimento como medido por outras normas. Estes valores não devem ser utilizados para efetuar comparação entre o ruído total emitido por veículos diferentes.

7 Relatório de ensaio

O relatório de ensaio deve incluir os seguintes dados:

a) ensaio conforme a NBR 9714;

b) modelo do veículo ensaiado, com uma descrição de quaisquer condições anormais;

c) detalhes do local de ensaio, condições acústicas (distâncias de objetos refletores, tipo de superfície etc.) e condições atmosféricas (temperatura, velocidade e direção do vento, etc.);

d) aparelhagem;

e) localização e orientação do microfone;

f) velocidade angular de operação do motor usada nos ensaios;

g) níveis de pressão sonora ponderados segunda a curva “A”, determinados pelos ensaios;

h) níveis de pressão sonora ponderados segundo a curva “A” do ruído de fundo para cada posição de medição.

8 Medição do ruído próximo ao motor (execução opcional)

8.1 Posição do microfone (ver figura A.2)

8.1.1 A altura do microfone acima da superfície do local de ensaio deve ser de 0,5 m.

8.1.2 Seu eixo de referência para condições de campo livre (ver IEC 651) deve ser paralelo à superfície do local de ensaio contido em um plano vertical, cuja posição depende do tipo do veículo, como segue:

a) motor dianteiro: plano vertical que contém o eixo dianteiro;

b) motor traseiro: plano vertical que contém o eixo traseiro;

c) motor entre os eixos (inclusive motocicletas): plano vertical paralelo aos eixos das rodas e que contém o ponto médio entre eixos.

Cópia não autorizada

8.1.3 A menos que indicado pelo fabricante do MNS, o microfone deve ser orientado na direção do veículo e posicionado a uma distância de 0,5 m, medida horizontalmente a partir da extremidade mais baixa do aro da roda mais próxima do motor ou a partir da linha, unindo as extremidades mais baixas dos aros de rodas traseira e dianteira.

8.1.4 Para os veículos de quatro ou mais rodas, a medição deve ser efetuada apenas do lado oposto à posição do condutor.

8.1.5 Para os veículos de duas ou três rodas, a distância do microfone deve ser medida a partir do lado externo do compartimento do motor ou a partir do cabeçote, aquele que se projetar mais para fora. As medições devem ser feitas no lado de tomada de ar ou do lado direito, se a tomada de ar estiver no plano longitudinal médio do veículo.

8.2 Aparelhagem, condições e local de ensaio

Aparelhagem, condições e local de ensaio, condições atmosféricas e ruído de fundo devem estar conforme as seções 3, 4 e 5. O número de medições e o posicionamento e preparação do veículo devem estar de acordo com 6.1 e 6.2.

NOTA - Deve ser observado que o ventilador do arrefecimento e outros acessórios necessários para o funcionamento do motor estejam acionados.

8.3 Condições de operação do motor

8.3.1 O motor deve ser estabilizado em marcha lenta e depois acelerado o mais rápido possível, até se obter uma das seguintes velocidades angulares:

a) para veículos com motores de ignição por centelha: N/2, onde N é a velocidade angular de potência máxima indicada pelo fabricante. Um dispositivo apropriado deve ser utilizado para desconsiderar as medições acima desta velocidade angular;

b) para veículos com motores por compressão: velocidade angular máxima definida pelo fabricante.

8.3.2 O ruído deve ser medido durante o período especificado em 8.3.1 e somente o maior valor deve ser anotado.

/ANEXO A

Cópia não autorizada

Anexo A (normativo)
Figuras

Dimensões em metros

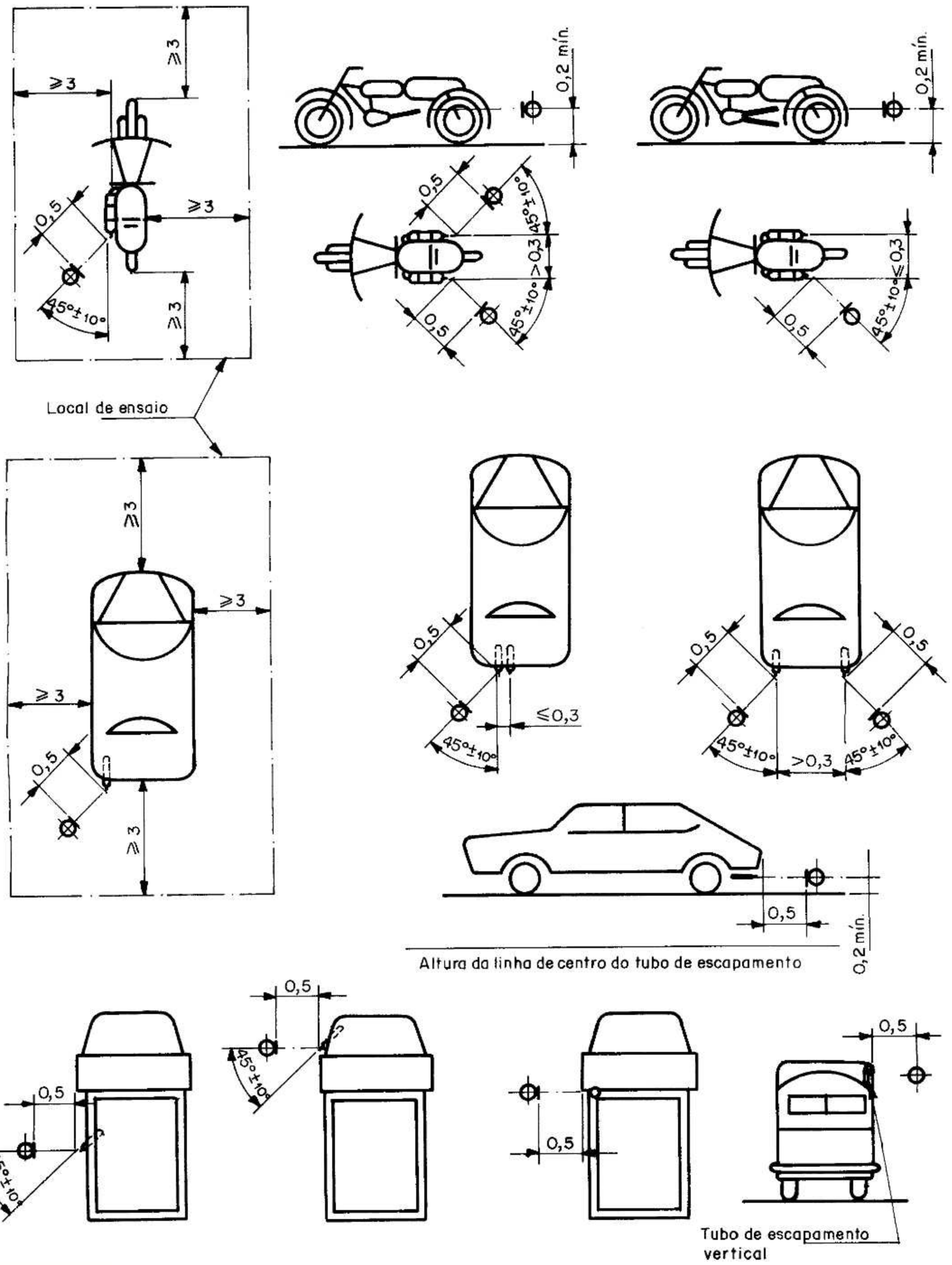
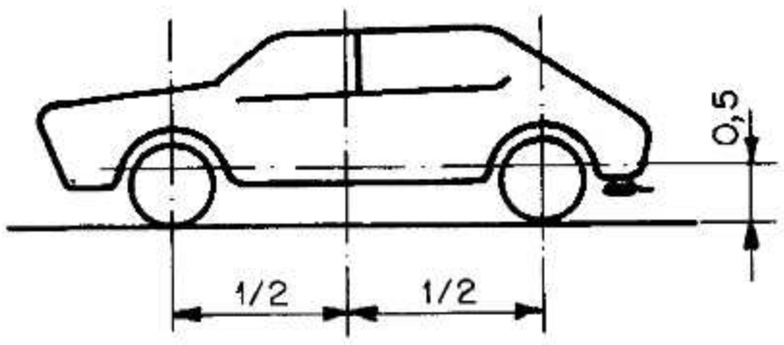
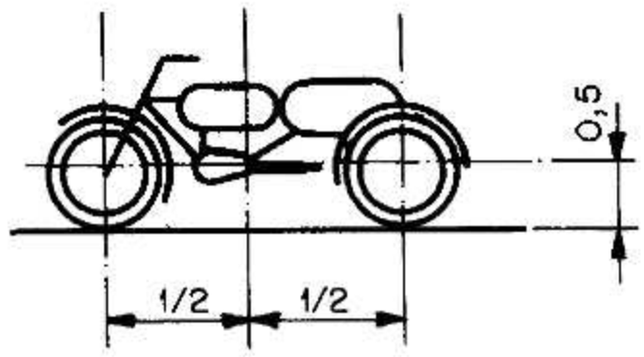


Figura A.1 - Local de ensaio e posições do microfone para medição do ruído de escapamento

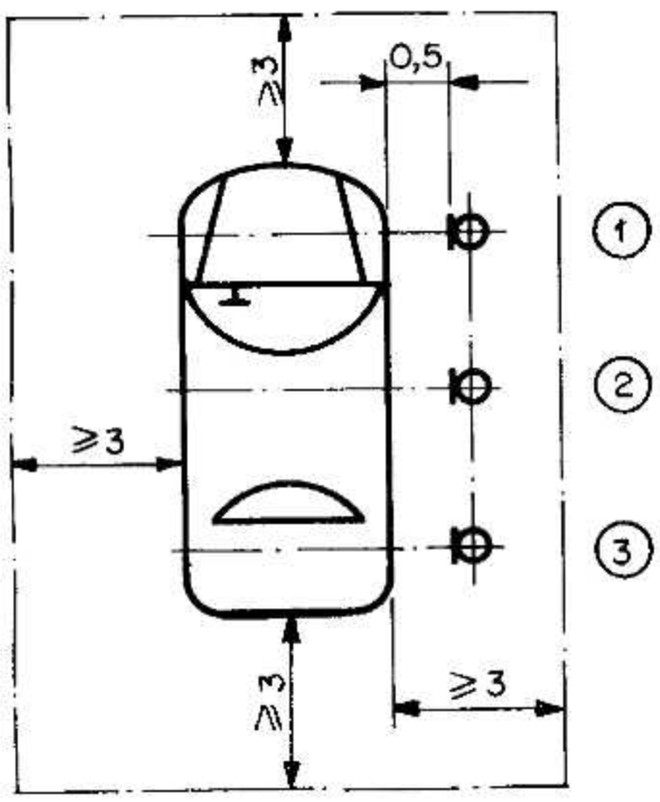
Cópia não autorizada

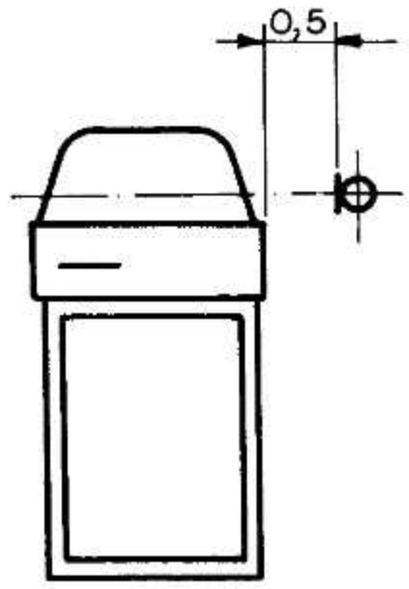
Dimensões em metros

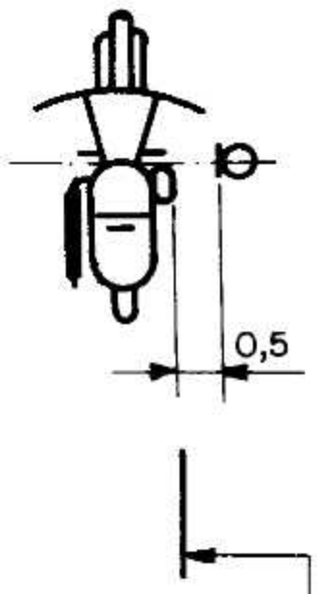




Local de ensaio



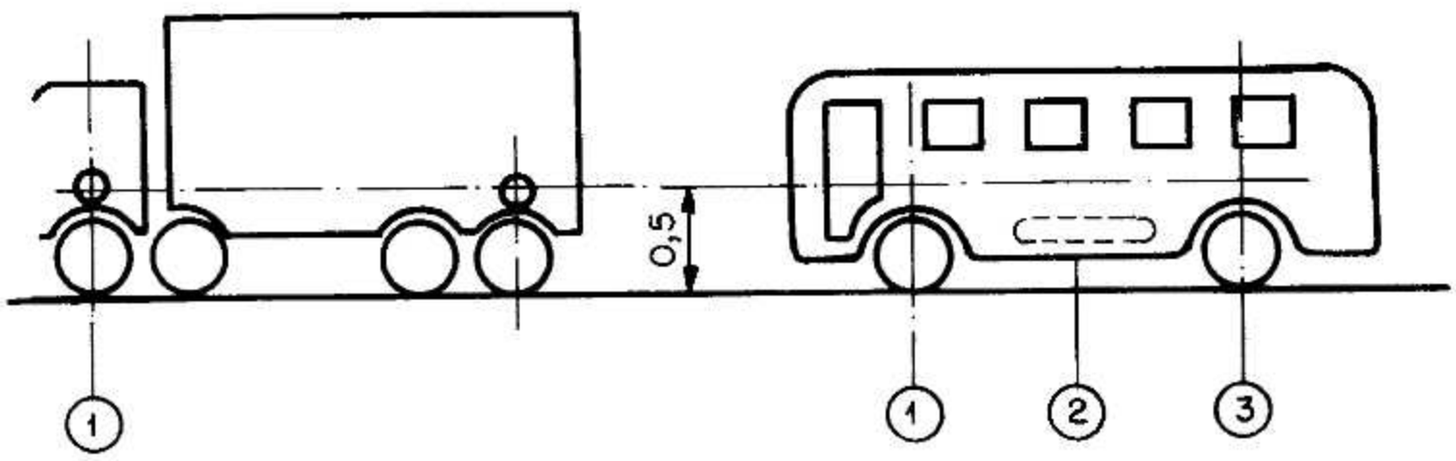


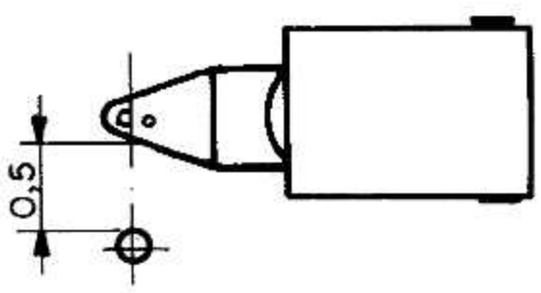


(1) Motor dianteiro

(2) Motor entre eixos

(3) Motor traseiro





Veículo de três rodas

Figura A.2 - Local de ensaio e posições do microfone para medição do ruído do motor

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Mensagem de veto

(Vide Lei nº 14.229, de 2021) (Vigência)

(Vide Lei nº 14.304, de 2022) (Vigência)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 227. Usar buzina:

I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;

II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III - entre as vinte e duas e as seis horas;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração – gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência)

Penalidade – multa (cinco vezes); (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência)

Medida administrativa – remoção do veículo; (Incluído pela Lei nº 13.855, de 2019) (Vigência)

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;

Penalidade - multa.

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros: (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Infração - média; (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

XXIV- (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;