

AVULSO NÃO  
PUBLICADO  
PROPOSIÇÃO  
DE PLENÁRIO



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 724-A, DE 2003** **(Do Sr. Milton Monti)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre circulação de veículos de tração e crimes de trânsito; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. GLADSON CAMELI).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à apreciação do Plenário

### **SUMÁRIO**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta o art. 102-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre a proibição de circulação de veículos de tração, e altera o art. 306, da mesma lei, para disciplinar os crimes de homicídio e de lesão corporal, quando praticados na direção de veículo automotor, estando o condutor sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, e o agravamento das penas para o crime de conduzir veículo automotor nessas condições.

Art. 2º Fica acrescido o seguinte art. 102-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 102-A.** É vedada a circulação de veículos de tração, definidos no art. 96, I, e, nas rodovias federais, após as 18 horas.”

Art. 3º O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 306.** .....

Penas – reclusão, de um a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Praticar homicídio na direção de veículo automotor, em decorrência da conduta descrita no *caput*.

Penas – reclusão, de seis a vinte anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 2º Praticar lesão corporal na direção de veículo automotor, em decorrência da conduta descrita no *caput*. (

Penas – reclusão, de um a oito anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (NR)

Art. 3º Esta lei entrará em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

O art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro classifica, no inciso I, alínea e, os veículos de tração como sendo o caminhão-trator, o trator de rodas, o trator de esteiras e o trator misto.

Considerando essa definição, propomos a proibição de circulação dos veículos assim tipificados nas rodovias federais a partir de 18 horas. A medida, de caráter preventivo, resulta da preocupação com a segurança do trânsito, liberando o leito da via para o tráfego demandado.

Por suas características, os veículos de tração deslocam-se de modo lento, comprometendo a fluidez dos veículos, que no crepúsculo tornam-se causas de sinistros nas vias.

Ainda no tocante à segurança no trânsito, propomos, também, alterações na parte penal do Código de Trânsito.

O homicídio praticado na direção de veículo automotor, estando o agente embriagado ou sob a influência de substância análoga ao álcool, já vem sendo tratado pelos tribunais, por construção jurisprudencial, como crime doloso, invocando-se o chamado dolo eventual, em que o agente assume o risco de produzir o resultado.

Já é hora, entretanto, de a lei ser absolutamente clara a esse respeito.

Não é possível que milhares de vidas continuem a ser ceifadas em virtude do comportamento irresponsável de pessoas que ignoram ou se esquecem de que álcool e direção não combinam. Não é possível, tampouco, que outras tantas vítimas se vejam lesionadas, muitas vezes de maneira irreversível, em prejuízo próprio e de toda a sociedade, a qual, além de perder um trabalhador ativo, ainda tem que arcar com os elevados custos dos tratamentos.

O Código vigente desde 1997 se propunha a equacionar o grave problema da violência no trânsito. Propôs, para tanto, a aplicação de multas elevadas, como forma de desencorajar os maus motoristas. Entretanto, para as hipóteses previstas por este projeto, a intimidação há de ser real, efetiva; caso contrário, o Brasil não evoluirá nesta área.

Esclarecemos que a proposta legislativa ora apresentada aos ilustres Pares toma como referência, para a dosimetria das penas que prevê, os crimes análogos, previstos nos arts. 121 e 129 do Código Penal, procurando preservar a necessária harmonia sistêmica. De outra parte, as penas previstas para o *caput* do art. 306 também foram agravadas, na esteira das punições previstas no Código Penal para os crimes de perigo comum (arts. 250 e segs.).

Estamos seguros de contar com o apoio desta Casa para a conversão desta importante proposição em lei.

Sala das Sessões, em 09 de abril de 2003.

Deputado Milton Monti

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO  
BRASILEIRO.

CAPÍTULO IX  
Dos Veículos

**Seção I  
Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:
  - 1 - bicicleta;
  - 2 - ciclomotor;
  - 3 - motoneta;
  - 4 - motocicleta;

- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;
- b) de carga:
  - 1 - motoneta;
  - 2 - motocicleta;
  - 3 - triciclo;
  - 4 - quadriciclo;
  - 5 - caminhonete;
  - 6 - caminhão;
  - 7 - reboque ou semi-reboque;
  - 8 - carroça;
  - 9 - carro-de-mão;
- c) misto:
  - 1 - camioneta;
  - 2 - utilitário;
  - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
  - 1 - caminhão-trator;
  - 2 - trator de rodas;
  - 3 - trator de esteiras;
  - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
  - a) oficial;
  - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
  - c) particular;
  - d) de aluguel;
  - e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

## **Seção II** **Da Segurança dos Veículos**

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAL, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

.....

## **CAPÍTULO XIX** **DOS CRIMES DE TRÂNSITO**

.....

### **Seção II** **Dos Crimes em Espécie**

.....

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

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

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

.....

.....

## **DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940**

### **CÓDIGO PENAL**

.....

PARTE ESPECIAL

TÍTULO I  
DOS CRIMES CONTRA A PESSOA

CAPÍTULO I  
DOS CRIMES CONTRA A VIDA

.....

**Homicídio simples**

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de 6 (seis) a 20 (vinte) anos.

Caso de diminuição de pena

§ 1º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Homicídio qualificado

§ 2º Se o homicídio é cometido:

I - mediante paga ou promessa de recompensa, ou por outro motivo torpe;

II - por motivo fútil;

III - com emprego de veneno, fogo, explosivo, asfixia, tortura ou outro meio insidioso ou cruel, ou de que possa resultar perigo comum;

IV - à traição, de emboscada, ou mediante dissimulação ou outro recurso que dificulte ou torne impossível a defesa do ofendido;

V - para assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou vantagem de outro crime:

Pena - reclusão, de 12 (doze) a 30 (trinta) anos.

Homicídio culposo

§ 3º Se o homicídio é culposo:

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos.

Aumento de pena

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de um terço, se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (catorze) anos.

*\* § 4º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.*

§ 5º Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

*\* § 5º acrescentado pela Lei nº 6.416, de 24 de maio de 1977.*

**Induzimento, instigação ou auxílio a suicídio**

Art. 122. Induzir ou instigar alguém a suicidar-se ou prestar-lhe auxílio para que o faça:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 6 (seis) anos, se o suicídio se consuma; ou reclusão, de 1 (um) a 3 (três) anos, se da tentativa de suicídio resulta lesão corporal de natureza grave.

Parágrafo único. A pena é duplicada:

Aumento de pena

I - se o crime é praticado por motivo egoístico;

II - se a vítima é menor ou tem diminuída, por qualquer causa, a capacidade de resistência.

---

## CAPÍTULO II DAS LESÕES CORPORAIS

### Lesão corporal

Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano.

Lesão corporal de natureza grave

§ 1º Se resulta:

I - incapacidade para as ocupações habituais, por mais de 30 (trinta) dias;

II - perigo de vida;

III - debilidade permanente de membro, sentido ou função;

IV - aceleração de parto:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos.

§ 2º Se resulta:

I - incapacidade permanente para o trabalho;

II - enfermidade incurável;

III - perda ou inutilização de membro, sentido ou função;

IV - deformidade permanente;

V - aborto:

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 8 (oito) anos.

Lesão corporal seguida de morte

§ 3º Se resulta morte e as circunstâncias evidenciam que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo:

Pena - reclusão, de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

Diminuição de pena

§ 4º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena de um sexto a um terço.

Substituição da pena

§ 5º O juiz, não sendo graves as lesões, pode ainda substituir a pena de detenção pela de multa:

I - se ocorre qualquer das hipóteses do parágrafo anterior;

II - se as lesões são recíprocas.

Lesão corporal culposa

§ 6º Se a lesão é culposa:

Pena - detenção, de 2 (dois) meses a 1 (um) ano.

Aumento de pena

§ 7º Aumenta-se a pena de um terço, se ocorrer qualquer das hipóteses do art. 121,  
§ 4º.

\* § 7º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.

§ 8º Aplica-se à lesão culposa o disposto no § 5º do art. 121.

\* § 8º com redação determinada pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.

### CAPÍTULO III DA PERICLITAÇÃO DA VIDA E DA SAÚDE

#### **Perigo de contágio venéreo**

Art. 130. Expor alguém, por meio de relações sexuais ou qualquer ato libidinoso, a contágio de moléstia venérea, de que sabe ou deve saber que está contaminado:

Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, ou multa.

§ 1º Se é intenção do agente transmitir a moléstia:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

§ 2º Somente se procede mediante representação.

---

### TÍTULO VIII DOS CRIMES CONTRA A INCOLUMIDADE PÚBLICA

#### CAPÍTULO I DOS CRIMES DE PERIGO COMUM

#### **Incêndio**

Art. 250. Causar incêndio, expondo a perigo a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

Aumento de pena

§ 1º As penas aumentam-se de um terço:

I - se o crime é cometido com intuito de obter vantagem pecuniária em proveito próprio ou alheio;

II - se o incêndio é:

a) em casa habitada ou destinada a habitação;

b) em edifício público ou destinado a uso público ou a obra de assistência social ou de cultura;

c) em embarcação, aeronave, comboio ou veículo de transporte coletivo;

d) em estação ferroviária ou aeródromo;

e) em estaleiro, fábrica ou oficina;

f) em depósito de explosivo, combustível ou inflamável;

g) em poço petrolífero ou galeria de mineração;

h) em lavoura, pastagem, mata ou floresta.

Incêndio culposo

§ 2º Se culposo o incêndio, a pena é de detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos.

**Explosão**

Art. 251. Expor a perigo a vida, a integridade física ou o patrimônio de outrem, mediante explosão, arremesso ou simples colocação de engenho de dinamite ou de substância de efeitos análogos:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

§ 1º Se a substância utilizada não é dinamite ou explosivo de efeitos análogos:

Pena - reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

**Aumento de pena**

§ 2º As penas aumentam-se de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses previstas no § 1º, I, do artigo anterior, ou é visada ou atingida qualquer das coisas enumeradas no nº II do mesmo parágrafo.

**Modalidade culposa**

§ 3º No caso de culpa, se a explosão é de dinamite ou substância de efeitos análogos, a pena é de detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos; nos demais casos, é de detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano.

.....

.....

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES****I - RELATÓRIO**

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 724, de 2003, proposto pelo Deputado Milton Monti. A iniciativa tem o objetivo de vedar a circulação de veículos de tração nas rodovias, após as dezoito horas, e intensificar as penas por direção sob influência de álcool e prática de homicídio ou lesão corporal, também sob influência de álcool.

Justificando o projeto, o autor argumenta que o trânsito de veículos de tração é lento, comprometendo a fluidez nas vias. O fato seria agravado diante de baixas condições de luminosidade, como no crepúsculo. Em relação à adoção de penas mais severas por uso do álcool ao volante, o autor afirma que a intimidação precisa ser real, efetiva, ou os crimes continuarão a ocorrer. De outra parte, acrescenta que o aumento das penas procura seguir a dosimetria adotada no Código Penal, de sorte a manter a “necessária harmonia sistêmica”.

É o relatório.

**II - VOTO DO RELATOR**

No que concerne às mudanças sugeridas no capítulo dos crimes de trânsito, do Código de Trânsito Brasileiro, lembro que esta Casa já aprovou o Projeto de Lei nº 735, de 2003, que cuida exatamente da instituição de

penas mais severas para os condutores que dirigem sob influência do álcool. Saliente-se que, hoje, tal proposição já se encontra transformada em norma jurídica.

Não me parece adequado, portanto, que esta Comissão promova novas alterações na matéria, sem dar oportunidade sequer a que as determinações há pouco aprovadas sejam avaliadas, na prática.

Quanto à proibição imposta aos veículos que tracionam reboque ou semi-reboque – de circular depois das dezoito horas em rodovia federal – seria importante perguntar, já de início, quando essa proibição cessaria. De fato, o projeto é omissivo a esse respeito. Sabe-se que o caminhão deve interromper a viagem às dezoito horas mas não se sabe quando pode retomá-la.

Em que pese essa incongruência, a maior falha da proposta é outra, em minha opinião. Creio que o Autor pouco se deteve nas conseqüências econômicas da medida que sugeriu e não mediu as implicações, para a segurança viária, da concentração do trânsito de caminhões apenas no período diurno.

Imaginando que a intenção do projeto seja proibir a circulação de reboques e semi-reboques de seis da tarde às seis da manhã, estaríamos reduzindo à metade o tempo disponível para o transporte rodoviário de carga, que responde por mais de 60% do deslocamento de mercadorias no País.

Evidentemente, seria necessário um estudo de fôlego para mensurar a perda de eficiência do setor, em razão da medida adotada. Para efeito da discussão que travamos aqui, todavia, esse tipo de análise parece dispensável. Basta admitir que o aumento do tempo de viagem, a retenção de mercadorias perecíveis, o planejamento das paradas, a redução da fluidez com o acúmulo de caminhões durante o dia e a trabalhosa fiscalização da norma gerariam custo social de tal ordem que dificilmente qualquer benefício obtido com a redução de acidentes nas estradas, no período noturno, poderia compensar.

De mais a mais, recordo que entrou em vigor, há não muito tempo, resolução do Conselho Nacional de Trânsito (nº 132/02) que obriga a utilização de faixas refletivas de segurança nas partes laterais e traseira das carrocerias dos veículos de carga.

É o caso, assim, de aguardar uma avaliação dessa medida, cuja implantação, apesar de muito menos onerosa do que a sugerida pelo autor, já suscitou enorme debate e controvérsia.

Por derradeiro, gostaria de alertar para o fato de que grande parte dos acidentes que envolvem caminhões nas estradas, especialmente à noite, está relacionada ao cansaço do motorista, que muitas vezes cumpre jornada de trabalho estafante. Para resolver esse problema, no entanto, o Congresso vem discutindo, já há algum tempo, o Projeto de Lei nº 2.660/96, que institui o tempo de direção para condutores de caminhões e ônibus, nas rodovias. Atualmente, a matéria está pronta para a pauta, no Plenário desta Casa, após ter recebido substitutivo do Senado Federal.

**Sendo essas as ponderações que tinha a fazer, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 724, de 2003.**

Sala da Comissão, em 30 de maio de 2007.

Deputado GLADSON CAMELI

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 724/03, nos termos do parecer do relator, Deputado Gladson Cameli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, Jilmar Tatto, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Urzeni Rocha, Cristiano Matheus, Edinho Bez, José Airton Cirilo, Marinha Raupp, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2007.

Deputado MAURO LOPES

Vice-Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**