

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.872, DE 2008

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

Autor: Deputado Carlos Zarattini

Relatora: Deputada Rita Camata

I – RELATÓRIO

Encontra-se para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que modifica vários dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de criação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Do ponto de vista formal, o projeto acha-se estruturado em dois grandes artigos. No art. 1º, foram reunidos todos os dispositivos alterados no Código e no art. 2º, os dispositivos acrescentados ao CTB.

No rol das alterações propostas ao CTB, constam no art. 1º os seguintes dispositivos:

- **Art. 10, XXIII** - Inserção de um representante do Ministério da Justiça na composição do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);
- **Art. 61, II** – Unificação em noventa quilômetros da velocidade máxima permitida para as rodovias rurais sem sinalização regulamentadora, independente do tipo de veículo. Assim, fica mantida a velocidade para ônibus e microônibus, sendo aumentada em dez quilômetros para os demais veículos;

- **Art. 105, II** - Exigência de tacógrafo com registro individualizado por condutor e acessível para a fiscalização do agente da autoridade de trânsito. O tacógrafo é equipamento obrigatório para os veículos de condução escolar, de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg;
- **Art. 173** - Supressão dos termos “por espírito de emulação” no *caput* e elevação de três para cinco vezes do fator multiplicador da penalidade de multa;
- **Art. 191** - Adoção do fator multiplicador cinco para a penalidade de multa pela infração da passagem forçada entre veículos transitando em sentidos opostos na iminência de realizar operação de ultrapassagem;
- **Art. 202** - Alteração da natureza da infração de grave para gravíssima e adoção do fator multiplicador três para a penalidade de multa pela infração de ultrapassagem de outro veículo pelo acostamento e em interseções e passagens de nível;
- **Art. 203** - Adoção do fator multiplicador cinco para a penalidade de multa pela infração de ultrapassagem de outro veículo na contramão, em várias situações de risco assinaladas em cinco incisos;
- **Art. 218** - Adoção de novos critérios para a infração por excesso de velocidade, na forma de quatro faixas de velocidades superiores à máxima permitida para o local, com endurecimento gradativo no tratamento das infrações. Quando a velocidade for superior à máxima permitida em: I - até 20 km/h: infração grave e penalidade de multa; II – de 21 km/h até 30 km/h: infração gravíssima e penalidade de multa; III – de 31 km/h até 50 km/h: infração gravíssima, penalidade de multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir e medida administrativa de recolhimento da carteira de habilitação; IV – em mais de 50 km/h: infração gravíssima, penalidade de multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir e medida administrativa de recolhimento da carteira de habilitação. Atualmente, vigem três categorias por percentual acrescido ao limite legal;
- **Art. 230, III** - Nova tipificação da infração pela condução de veículo com qualquer tipo de dispositivo ou artifício para detecção ou fraude à fiscalização por instrumento ou equipamento medidor de velocidade. A proibição atual refere-se apenas a dispositivo anti-radar;

- **Art. 252, VI** - Proibição do uso de fone de ouvido conectado a aparelhagem sonora ou fone mono auricular, contra o texto vigente que traz a expressão *fonos nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular*. Acréscimo do inciso VII, especificando a proibição para o uso do telefone celular ao volante, considerado infração gravíssima, punida com a multa equivalente;
- **Art. 258** - Adoção de novos valores, em real, para as quatro categorias de multas, a partir da correção dos valores atuais em 63,97%, com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) acumulado de outubro de 2000, data da extinção da UFIR, até dezembro de 2007. O texto original traz o valor das multas em UFIR, convertido em real pela Resolução nº 136/02, do CONTRAN. Assim temos: multa gravíssima: de R\$ 191,54 para R\$ 315,00; multa grave: de R\$ 127,69 para R\$ 210,00; multa média: de R\$ 85,13 para R\$ 140,00 e multa leve: de R\$ 53,20 para R\$ 90,00;
- **Art. 261** – O PL prevê, nos incisos I e II, duas situações para aplicação da suspensão do direito de dirigir. O inciso I mantém a penalidade de suspensão do direito de dirigir para o infrator que atingir a contagem de vinte pontos, no período de doze meses. Pelo texto atual do Código, a suspensão do direito de dirigir varia de um mês a um ano e, para os reincidentes, de seis meses a dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN. O assunto acha-se regulamentado na Resolução nº 182, de 09 de setembro de 2005. O inciso II ratifica a suspensão do direito de dirigir para as infrações do Capítulo XV, que cominem, de forma específica, nessa penalidade. A seguir, o PL traz três parágrafos. No § 1º, determina a suspensão de um ano, para os infratores do inciso I, remetendo o assunto à regulamentação do CONTRAN. No § 2º, estabelece que a contagem de vinte pontos não inclui as infrações que sejam apenas com a suspensão do direito de dirigir. Detalha, no § 3º, o período de aplicação da sanção em foco para as infrações com ela apenas, segundo o critério de reincidência ou não na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses, adotando a forma da Resolução nº 182/05, embora com diferenças nos prazos. Assim, temos: I – Para os não reincidentes: a) dois meses para infrações com multas sem fator multiplicador; b) cinco meses para infrações cujas multas têm fator multiplicador três; c) oito meses para infrações cujas multas têm fator multiplicador cinco. II – Para os reincidentes: a) oito meses para infrações com multas sem fator multiplicador; b) doze meses para infrações cujas multas têm fator multiplicador três; c) 18 meses para infrações cujas multas têm fator multiplicador cinco;

- **Art. 270, §§ 2º, 4º e 6º** – o § 2º condiciona a retirada de veículo retido para sanar, num determinado prazo, falha averiguada pela fiscalização, à garantia de não comprometimento da segurança viária; o § 4º prevê o recolhimento ao depósito do veículo sem condições de segurança para circulação em via pública; acréscimo do § 6º, prevendo o registro de restrição administrativa junto ao órgão executivo de trânsito no cadastro do veículo não regularizado no prazo a que se refere o § 2º;
- **Art. 276** – a direção sob influência de álcool ocorre com a concentração superior a três decigramas de álcool por litro de sangue. O texto em vigor traz seis decigramas por litro de sangue;
- **Art. 279** – acréscimo de parágrafo único, estipulando a competência do agente da autoridade de trânsito para retirar o disco ou unidade armazenadora de registro, na ausência do perito oficial. O texto em vigor restringe essa atividade ao perito;
- **Art. 280, III** – retirada da menção à espécie do veículo, para se lavrar o auto de infração;
- **Art. 291, parágrafo único** – retirada da expressão “de embriaguez ao volante e, de participação em competição não autorizada”, para descaracterizar como culposos, o crime de trânsito cometido em alguma dessas circunstâncias ou em ambas;
- **Art. 293** – endurecimento da penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para envolvidos em crimes de trânsito, dos atuais dois meses a cinco anos, para dois a cinco anos;
- **Art. 306** – retirada da expressão “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”;
- **Art. 308** – retirada da expressão “desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada”;
- **Art. 320, §§ 1º e 2º** – o § 1º acrescenta a expressão “não podendo ser contingenciado”, para assegurar a efetiva aplicação do fundo destinado à segurança e educação no trânsito; acréscimo do § 2º, prevendo a publicação anual na internet dos valores arrecadados e aplicados nos fins do artigo;

No 2º do PL foram listados os seguintes acréscimos ao CTB:

- **Art. 28-A** – Proíbe o condutor de transporte e de condução escolar, de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total acima de 4.536 kg, dirigir por mais de quatro horas seguidas, impondo o descanso de pelo menos 30min, de forma contínua ou descontínua ao longo das quatro horas dirigidas, exceto quando iniciar o período obrigatório de repouso de 10h, a cada 24h, conforme aduz o § 2º. Pelo § 1º, o tempo de direção assinalado pode ser prorrogado por mais uma hora, para o motorista alcançar um local de parada adequado, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária;
- **Art. 56-A** – Proíbe o condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores passar entre filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila a ela adjacente, a exceção de fluxo parado, em que os veículos assinalados podem se deslocar entre as filas de veículos com velocidade não superior a 30 km/h;
- **Art. 230-A** – Trata a infração ao art. 28-A como de natureza grave, com penalidade de multa e medida administrativa de apresentação de condutor habilitado, para o motorista que não satisfizer a exigência do § 2º de descanso ininterrupto de 10h;
- **Art. 230-B** – Quanto ao registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, considera infração de natureza grave, punida com a penalidade de multa, a condução de veículo: I – sem esse equipamento; II – com o equipamento viciado, defeituoso ou inacessível à fiscalização; III – sem portar os registros do equipamento nas últimas 48h ou portá-los em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;
- **Art. 261-B** – O texto do artigo transporta o atual § 2º do art. 261, que assegura a devolução imediata da Carteira Nacional de Habilitação a seu titular após o cumprimento da penalidade e do curso de reciclagem impostos nos casos de suspensão do direito de dirigir;
- **Art. 282-A** – Propõe a publicação no Diário Oficial, por uma única vez e na forma regulamentada pelo CONTRAN, da notificação da autuação ou penalidade devolvida, após a segunda tentativa, por impossibilidade de entrega.

- **Art. 291-A** – Prevê o cumprimento da prestação social de serviços à comunidade ou a entidades públicas em razão de crimes arrolados no CTB, em hospitais da rede pública, clínicas e instituições que atendam vítimas de acidentes de trânsito ou outras atividades relacionadas ao atendimento e recuperação dessas vítimas;
- **Art. 291-B** – Estipula que além dos critérios dos arts. 59 e 60 do Código Penal, a multa penal decorrente da condenação será calculada a partir do valor do veículo, exceto para o motorista profissional;
- **Art. 312-A** – Criação de novo tipo penal, caracterizado pelo segundo flagrante, no período de um ano, de excesso de velocidade em 50 km/h superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil. Penas previstas de multa e prestação de serviços à comunidade de seis meses a dois anos. O agente da conduta explicitada deverá ser processado e julgado na forma dos arts. 60 e seguintes da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, que dispõe sobre Juizados Especiais Criminais.

Ainda consta da proposta o art. 3º, que obriga os estabelecimentos comerciais situados na faixa de domínio de rodovia federal ou em local contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia colocarem aviso indicativo dos limites estabelecidos pelo Código para o consumo de bebidas alcólicas pelos motoristas, sua equivalência em relação às bebidas mais consumidas e as penalidades decorrentes de seu uso. O parágrafo único do dispositivo prevê multa de R\$ 300,00 (trezentos reais), como sanção ao descumprimento dessa exigência.

Por fim, o art. 4º expressa algumas revogações a dispositivos do Código modificados no art. 1º do PL.

Tendo em vista a extensão das modificações apresentadas ao CTB, a Comissão de Viação e Transportes, após aprovar requerimento de minha autoria, realizou Audiência Pública no dia 13 de novembro de 2008, para discussão do PL nº 2.872, de 2008, ora apreciado.

A reunião contou com as seguintes presenças:

- ALFREDO PERES DA SILVA - Diretor Geral do DENATRAN e Presidente do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito;

- MARCOS ALEXANDRE ALVES DIAS - membro do Conselho Estadual de Trânsito do Espírito Santo – CETRAN-ES;
- ADALTO MARTINEZ FILHO - Diretor de Operações da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET-SP;
- RUDEL ESPÍNDOLA TRINDADE JÚNIOR - Presidente da Comissão de Trânsito da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP; e
- OSWALDO LIMA NETO - Presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito.

Todos os convidados apresentaram sugestões, sendo que os representantes do CETRAN-ES, CET e DENATRAN pontuaram aspectos de lauda entregue a esta relatoria.

Pronunciou-se a respeito da matéria, ainda, a Subcomissão Especial para Promover a Revisão do Código Brasileiro de Trânsito, vinculada a esta Comissão, com a apresentação de sugestões para o aprimoramento do texto. Também por iniciativa da Subcomissão foi realizada, no dia 1º de setembro de 2009, uma Mesa Redonda com o objetivo de aprofundar as discussões sobre as alterações propostas. Participaram como expositores, o Sr. Alfredo Peres da Silva (Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN), a Sr.^a Mônica Antony de Queiroz Melo (Presidente da Associação dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal – ANDETRAN e Diretora do DETRAN do Estado do Amazonas) e o Sr. Hélio Cardoso Derenne (Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal). Participaram da discussão da matéria como convidados:

- CÁSSIO HONORATO - Promotor de Justiça do Estado do Paraná;
- JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES - Chefe da Divisão de Multas e Penalidades do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DMP;
- AILTON BRASILIENSE PIRES - Presidente da Associação Nacional de Transporte Público – ANTP;
- RUDEL ESPÍNDOLA TRINDADE JÚNIOR - Vice-Presidente do Fórum Nacional dos Secretários e Dirigentes de Trânsito e Transportes Públicos;
- CARLOS EDUARDO LEMOS - Vice-Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA;

- JOSÉ AURÉLIO RAMALHO - Diretor-Executivo do Centro de Experimentação e Segurança Viária - CESVI BRASIL;
- ANDRE LUIS HORTA SILVA - Analista-Técnico de Segurança Viária do Centro de Experimentação e Segurança Viária - CESVI BRASIL;
- CEL. JOSÉ FURTADO DE SOUSA JÚNIOR - Diretor-Geral do Detran do Amapá;
- CEL. JORGE CEZAR DE ARAÚJO CALDAS - Diretor-Geral do Detran do Distrito Federal;
- HORÁCIO MELLO - Diretor-Técnico do Detran de Goiás
- FLÁVIO TRINDADE JERÔNIMO - Diretor-Geral do Detran do Maranhão;
- OLIVEIRA SANTIAGO MACIEL - Chefe do Detran de Minas Gerais;
- Cel. AMÉRICO JOSÉ ESTRELA UCHÔA - Diretor-Superintendente do Detran da Paraíba;
- Cel. DAVID ANTONIO PANCOTTI - Diretor-Geral do Detran do Paraná;
- MANOEL MARINHO DE BARROS FILHO - Diretor-Presidente do Detran de Pernambuco;
- SIMÍRAMES LIMA - Diretora de Operações do Detran de Pernambuco;
- JESUS RODRIGUES ALVES - Diretor-Geral do Detran do Piauí;
- ANTÔNIO SÉRGIO DE AZEVEDO DAMACENO - Presidente do Conselho Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro – Cetran;
- JOSÉ CARLOS MATTOS REIS - Assessor de Habilitação do Detran do Rio de Janeiro;
- CARLOS THEODORICO DE CARVALHO BEZERRA - Diretor-Presidente do Detran do Rio Grande do Norte;
- ILDO MÁRIO SZINVELSKI - Diretor-Técnico do Detran do Rio Grande do Sul;
- CEL. PEDRO WILSON LEONARDI - Diretor de Habilitação e Veículos do Detran de Roraima;
- VANDERLEI OLÍVIO ROSSO - Diretor-Geral do Detran de Santa Catarina;

- OSVALDO APARECIDO BAPTISTA ENGICHT – Delegado de Polícia e Assistente de Habilitação do Detran de São Paulo.

Considerando a extensão das contribuições, a elas nos referiremos por ocasião da justificação do voto, nominando os respectivos autores.

Após o exame deste Órgão Técnico, o projeto deverá ser analisado pelas Comissões de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, seguindo, se aprovado, para apreciação do Plenário.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Em 19 de setembro de 2007, foi editado o decreto de criação, no âmbito do Ministério das Cidades, do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, que tem como finalidade prevista no seu art. 1º: *“diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias inter-setoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito”*.

De acordo com o art. 2º desse decreto, o Comitê será composto por dois representantes dos Ministérios das Cidades, da Saúde, dos Transportes, da Justiça e da Educação, além de um representante da Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República, da Secretaria Nacional da Juventude, da Secretaria-Geral da Presidência da República, da Secretaria Nacional Antidrogas e do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

O § 2º do art. 2º prevê a participação de entidades representativas da sociedade civil, do Ministério Público e dos Poderes Legislativo e Judiciário. Assim, foram convidados representantes da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB, Associação Brasileira da Medicina do Tráfego – ABRAMET, Associação Nacional dos DETRANS – AND, Associação Nacional

de Transportes Públicos – ANTP, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT e Câmara dos Deputados, entre outros organismos.

O grupo reúne-se desde fevereiro de 2008, com a tarefa de discutir um anteprojeto de lei encaminhado pelo Ministério da Justiça, que altera vários dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e acrescenta outros. Esse anteprojeto foi submetido à consulta pública no período de 1º de janeiro a 3 de março de 2008, mediante a publicação no site do Ministério da Justiça.

Com pequenas modificações, podemos apreciar o texto desse anteprojeto na forma do Projeto de Lei nº 2.872, de 2008, apresentado pelo Deputado Carlos Zarattini e que chega a esta Comissão de Viação e Transportes para a devida análise técnica.

Na busca pela segurança, saúde e paz no trânsito, a proposta torna o CTB ainda mais duro, ao atualizar os valores das multas em real com o índice de 63,97%, ao mudar em ordem crescente a classificação de inúmeras infrações, segundo sua natureza, introduzindo fator de multiplicação ou elevando os existentes, ao ampliar e detalhar a suspensão do direito de dirigir, ao acrescentar novas infrações e, ainda, ao criminalizar o segundo flagrante de superação em 50 km/h da velocidade máxima permitido para a via, havido no período de um ano.

Do ponto de vista formal, a proposta acha-se estruturada em dois grandes dispositivos, o art. 1º, que traz o conjunto de 42 alterações e o art. 2º, que acresce mais 15 dispositivos ao CTB. Os arts. 3º e 4º vinculam-se às outras disposições do projeto de lei.

Passamos a analisar as seguintes alterações ao CTB previstas no art. 1º do PL nº 2.872, de 2008.

- **Art. 10** - a modificação proposta de agregar à composição do CONTRAN um representante do Ministério da Justiça foi contemplada no inciso I do art. 5º da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, conhecida como Lei Seca. Acatamos, no entanto, sugestão colhida durante a realização de Mesa Redonda para acrescentar um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na composição do CONTRAN, bem como de representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

- **Arts. 276, 291 e 306** – perderam a oportunidade por terem sido contemplados, com o texto proposto neste PL, na lei acima referida. No entanto, acatamos a sugestão apresentada pelo DETRAN-ES, de incorporar ao art. 306, que trata do crime de dirigir sob o efeito do álcool, os preceitos dos §§ 1º, 2º e 3º do art. 129 do Código Penal, aplicáveis aos acidentes de trânsito de que resultem vítimas, fatais ou não, causados por motoristas nas condições de que trata o artigo;
- **Art. 61, § 1º, II** - trata da velocidade máxima para as rodovias rurais sem sinalização, estipulando três níveis para diferentes veículos. O PL propõe unificar a velocidade máxima em noventa quilômetros por hora, independente do tipo de veículo. Concordamos com a unificação;
- **Art. 105, II** - concordamos com a exigência de equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, com registro individualizado para cada condutor e leitura acessível para a fiscalização do agente da autoridade de trânsito para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 Kg. Essa exigência objetiva o controle do tempo de cada motorista ao volante, sendo necessária para o cumprimento do art. 28-A, que trata do tempo de direção e será abordado, quando do exame do art. 2º deste PL;
- **Art. 173** - assentimos com a retirada da expressão “por espírito de emulação”, do *caput*, e com o aumento do fator de multiplicação, de três para cinco, porque qualquer corrida na via pública, independente de ter ou não caráter competitivo, é danosa à segurança do trânsito;
- **Arts. 191, 202 e 203** - propomos tratamento similar às infrações por ultrapassagens perigosas discriminadas nesses artigos, quanto à natureza, todas sejam consideradas gravíssimas, e a penalidade de multa incorpore o fator multiplicador três para os arts. 202 e 203 e fator multiplicador 5 para o Art. 191. Em favor da segurança do trânsito, concordamos com a aplicação da suspensão do direito de dirigir como penalidade adicional à desobediência ao art. 191, à qual impõe a medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação;
- **Art. 218** - dispõe sobre uma das mais significativas infrações à incidência dos acidentes de trânsito, qual seja o excesso de velocidade pelo desrespeito ao limite máximo permitido para a via. O texto original do CTB

foi modificado pela Lei nº 11.334, de 25 de julho de 2006, que estabeleceu três patamares de superação da velocidade máxima permitida para as vias, definidos em percentual, com as penalidades correspondentes, mais amenas do que a proposta original expressa na Lei nº 9.503, de 27 de setembro de 1997. Em sua concepção mais severa, o PL em análise propõe quatro patamares definidos em quilômetros por hora e penalidades correspondentes mais duras. Acatamos a proposta, com a ressalva da necessidade de correção dos intervalos, para incluir as medições entre o decimal do fim de cada intervalo e a unidade subsequente. Impõe-se ademais, a redação por extenso das velocidades, em cumprimento do art. 11, II, f da Lei Complementar nº 95/98, que trata da elaboração das leis. Ponderando as regras vigentes optamos pela moderação no padrão das multas proposto no PL, a nosso ver muito severas em termos de custos para a realidade da renda nacional, à exceção dos dois últimos intervalos, cujos padrões de conduta configuram risco elevado à segurança do trânsito.

- **Art. 230** - acatamos a alteração aposta ao inciso III, vigente, que trata da infração pela condução de veículo com dispositivo anti-radar. O PL dispõe como infração a condução de veículo com qualquer tipo de dispositivo, a ser definido pelo CONTRAN, ou artifício para detecção ou fraude à fiscalização por instrumento ou equipamento medidor de velocidade. Com essa redação, o legislador pretende fazer frente aos meios utilizados para burlar a fiscalização. Ainda nesse artigo, impõe-se o ajuste de redação do inciso IX, para invalidá-lo em relação ao tacógrafo, que será tratado em separado, no art. 230-A do Substitutivo. Por isso, o inciso XIV desse artigo será revogado em cláusula própria, que corresponde ao art. 3º deste PL. Outro ajuste necessário diz respeito ao acréscimo do inciso XXIII, proposto no PL como art. 230-A, que trata de sanções a infrações do art. 28-A, referente ao tempo de direção, acrescido pelo art. 2º do PL. Tendo em vista a impropriedade de tecer comentários sobre as sanções relativas a infrações de tema ainda não abordado, deslocamos a apreciação desse inciso para o art. 28-A, que apresenta a matéria. A redação também foi adequada, a pedido do DENATRAN, após a realização de Mesa Redonda, ampliando a definição dos equipamentos;
- **Art. 244** – nesse artigo impõe-se o acréscimo do inciso IX, introduzindo a sanção ao não cumprimento do art. 56-A do PL, que proíbe a circulação dos veículos de duas rodas entre outros veículos trafegando em faixas

adjacentes ou entre esses veículos e a calçada, à exceção do fluxo parado, em que essa circulação é permitida com velocidade reduzida e sem colocar em risco a segurança dos outros veículos e dos pedestres;

- **Art. 252** - na alteração do inciso VI, o PL mantém a categoria média, punida com a multa correspondente, para a infração pela utilização de fone de ouvido conectado a aparelhagem sonora, aditando um inciso VII para o uso do telefone celular, que considera infração gravíssima, punida com multa. De fato, a popularização da telefonia celular e dos mini aparelhos de som impõe o controle devido, por interferir na capacidade de atenção do motorista, comprometendo os reflexos demandados no trânsito. Concordamos com a proposta do PL, com a ressalva da retirada da expressão *“conectado a aparelhagem sonora”*;
- **Art. 258** – eleva os valores das multas de trânsito. Previstos originalmente em Unidade Fiscal de Referência - UFIR, extinta pela MP nº 1.973-67, de 26 de outubro de 2000, esses valores foram convertidos para real pela Resolução nº 136, de 02 de abril de 2002, mantendo-se naquele patamar desde então. Para atualizar os valores defasados, a proposta agrega o fator de correção da inflação de 63,97%, de acordo com o IPCA de outubro de 2000 a dezembro de 2007. Pelo nosso entendimento, a correção pretendida empurraria os infratores para a inadimplência e a ilegalidade. Ademais, a arrecadação das multas não se traduz em melhorias para a sociedade, por não ser aplicada nas finalidades previstas no art. 320 do CTB. 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 até o presente. Propomos a manutenção dos valores no patamar da conversão feita pela Resolução nº 136, de 02 de abril de 2002, introduzindo o reajuste anual mediante a aplicação do índice oficial de correção da inflação no período;
- **Arts. 95, 231, 258, 284 e 286** – embora não constem do PL sob exame, devem ser ajustados por trazerem referência à UFIR. No art. 231, impõe-se, ademais, a correção das faixas de peso das alíneas do inciso V, para contemplar os valores situados entre os decimais iniciais dos intervalos e o valor subsequente. Em relação ao Art. 95 foi acatada sugestão oriunda da Mesa Redonda para elevação do valor da multa no caso de obra ou evento que perturbe ou interrompa a livre circulação de veículos e pedestres, ou

coloque em risco sua segurança, iniciada sem permissão do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

- **Art. 261** - sobre a suspensão do direito de dirigir, o PL inova ao introduzir o detalhamento do assunto, que é objeto da Resolução nº 182/05 do CONTRAN. No texto vigente, a aplicação dessa penalidade varia de um a doze meses e, no caso de reincidência no período de um ano, de seis a 24 meses. A proposta diferencia em duas, as situações para aplicação dessa penalidade, quais sejam a de acumulação de vinte pontos ao longo de doze meses e a de cometimento de infração, cuja sanção inclua a penalidade específica de suspensão do direito de dirigir. Para o acúmulo de vinte pontos em doze meses, o PL propõe a suspensão do direito de dirigir por um ano, ao que somos contra por não respeitar o princípio da proporcionalidade. Pensamos que a sanção pelo acúmulo de vinte pontos com infrações leves e médias não deve se equiparar a situações, nas quais tal acúmulo resulte do cometimento de infrações graves e gravíssimas, que em geral são mais danosas à segurança no trânsito. Assim, propomos a faixa de seis meses a um ano para aplicação da suspensão do direito de dirigir, remetendo ao CONTRAN a forma como se dará essa aplicação. Quanto à sua aplicação por infrações cuja sanção seja a suspensão do direito de dirigir, concordamos com os prazos definidos no PL. Pela oportunidade introduzimos novos dispositivos, dispondo sobre a aplicação da penalidade em foco a partir da data de notificação, sobre a concessão de trinta dias para o infrator entregar o documento de habilitação, sujeitando-o, nos casos de retenção ilegal do documento, ao crime de desobediência previsto no art. 330 do Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940). Introduzimos a remissão ao art. 162, II, para os condutores que, à revelia da lei, continuam a dirigir com a habilitação suspensa e, para dar celeridade e credibilidade a esse instituto, restauramos a prática vigente no Código anterior, de atribuir aos órgãos ou entidades executivos de trânsito nas esferas federal e municipal, a responsabilidade sobre o processo administrativo das penas de suspensão do direito de dirigir que tenham aplicado. Acatamos, ainda, sugestão do DENATRAN para deixar claro no texto da Lei que, para fins do inciso I (suspensão por acúmulo de 20 pontos), considerar-se-á a data na qual a infração foi cometida, independentemente do momento de conclusão do processo administrativo. Também incorporamos, a pedido do DENATRAN, nova redação para caracterizar a reincidência, bem como aplicar em dobro

o período de suspensão em caso de não entrega do documento de habilitação quando da aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, explicitando que, no caso de aplicação desta penalidade durante o cumprimento de anterior, o novo período de suspensão terá início ao final do primeiro;

- **Art. 270** - assentimos com a modificação acrescida aos §§ 2º e 4º, que condicionam a liberação do veículo apreendido ao não comprometimento da segurança do trânsito, ressaltando a idéia de razoabilidade na definição do prazo para a regularização do automotor. Anuímos também com o § 6º acrescido, que estipula seja incorporado ao RENAVAM o registro de restrição administrativa do veículo cuja regularização de falha constatada pela fiscalização não tenha sido efetivada no prazo determinado, conforme previsto no § 2º. Acrescemos, ainda, que essa restrição deve ser retirada após a comprovação da regularização do veículo;
- **Art. 279** - nos casos de acidentes com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador de velocidade e tempo, propomos ajustes no *caput* do art. 279 e o acréscimo de um parágrafo único, conferindo ao agente da autoridade de trânsito responsável pelo registro do sinistro, na ausência do perito oficial, competência para retirar e manter sob sua guarda o disco ou unidade armazenadora do registro. Assim, esse agente poderá tomar as providências necessárias para a preservação da prova sem invalidá-la, tendo em vista a resolução do sinistro, ao que somos favoráveis. Incluimos, a pedido do Departamento da Polícia Rodoviária Federal - DPRF, determinação para que o agente encaminhe o disco ou unidade armazenadora do registro à Polícia Judiciária;
- **Art. 280** - trata do conteúdo do auto de infração. Concordamos com a retirada da exigência do registro da espécie do veículo, para facilitar o trabalho do agente de fiscalização, dificultado, frente à grande variedade de modelos existentes, o que acaba gerando impunidade. As espécies de veículos acham-se definidas no inciso II do art. 96, perfazendo sete categorias: passageiros, carga, misto, de competição, tração, especial e de coleção, que englobam 28 tipos. É preciso ter em conta as situações de infrações cometidas com o veículo em movimento em rodovias, nas quais o agente deve memorizar vários dados ao mesmo tempo para lavrar o auto de infração, sendo que não consideramos essencial a definição da espécie;

- **Art. 293** - concordamos com a elevação de dois meses para dois anos, do prazo mínimo para decisão judicial do período de suspensão do direito de dirigir ou de se proibir a obtenção do documento de habilitação, que se estende até cinco anos, para impedir o condenado por crime de trânsito de conduzir veículo automotor;
- **Art. 308** - aprovamos a nova redação para o *caput* do art. 308, que retira a expressão “desde que resulte dano potencial à incolumidade pública e privada”, mantendo e considerando crime de trânsito: “participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente.” A expressão assinalada contribui para a impunidade, tendo em vista a dificuldade de se obter prova material de dano potencial e por se considerar que a participação nos eventos assinalados estabelecem *de per si* esse dano potencial. Ademais, incorporamos a sugestão do DETRAN-ES, de transpor os §§ 1º, 2º e 3º do art. 129 do Código Penal, com pequenos ajustes, para enquadrar como crime doloso possíveis acidentes de trânsito causados por motoristas flagrados dirigindo em algumas das condições descritas no *caput* do artigo, do qual resultem vítimas, fatais ou não fatais;
- **Art. 320** - no *caput* do art. 320, o PL proíbe o contingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, prática corrente desde a edição do CTB. Mesmo não sendo matéria afeita ao exame desta Comissão, queremos expressar nossa posição favorável a tal medida, por sua importância à prevenção dos acidentes, sugerindo a substituição do texto proposto pela seguinte assertiva: “devendo ser aplicado ainda que em exercícios posteriores ao de sua arrecadação”. Pela proposta de divulgar, anualmente, na rede mundial de computadores, internet, a arrecadação e o emprego dos recursos do FUNSET, acatamos o § 2º acrescido a este artigo.

Doravante, analisaremos o art. 2º do PL, que traz os seguintes dispositivos acrescentados ao corpo do CTB:

- **Art. 28-A** - introduz no Código as premissas do tempo de direção contidas no PL nº 2.660, de 1996, originado do Poder Executivo, aprovado nesta Casa e revisto no Senado Federal. O PL traz para exame o texto proposto pela Casa Revisora, com o qual concordamos, tendo em vista sua relevância para a segurança no trânsito, sugerindo ajustes de redação aos termos usuais do CTB, a exemplo da troca do termo motorista por condutor.

Assim, aprovamos a direção contínua por no máximo quatro horas, compensada pelo descanso de trinta minutos de modo contínuo. No modo descontínuo, propomos períodos mínimos de quinze minutos a cada duas horas, tendo em vista a dificuldade do agente de fiscalização somar paradas ínfimas de poucos minutos, que de fato não traduzem descanso. Concordamos, ainda, que o descanso das quatro horas não pode ser usufruído quando iniciar o período de repouso diário, de dez horas ininterruptas. Permite-se mais uma hora de direção, para o condutor alcançar um local seguro de estacionamento. Ademais, para efeitos do cumprimento do artigo em foco, o § 3º expressa o local de infração como sendo aquele em que ocorrer a fiscalização, para contemplar os casos em que o agente da fiscalização averiguar, ao acessar o tacógrafo, que o motorista deixou de efetivar, em tempo hábil, uma das paradas de descanso exigidas pelas quatro horas ao volante. Ressalte-se que o local, data e hora do cometimento da infração são exigidos para a lavratura do auto de infração;

- **Art. 230-A** - pensamos que as sanções relativas ao art. 28-A, previstas no art. 230-A do PL, podem compor o art. 230 do CTB, que traz um vasto rol de penalidades referentes à condução incorreta de veículo, mediante o acréscimo do inciso XXIII, elevando a multa de grave para gravíssima, tendo em vista o balanceamento justo que o assunto demanda frente às infrações elencadas. Propomos elevar a multa de grave para gravíssima, aplicando-a ao descumprimento do descanso após as quatro horas de direção. Essa multa sofreria o acréscimo correspondente ao fator de multiplicação três para os casos de inobservância do repouso diário de dez horas, mais danoso à segurança do trânsito. Em adendo à infração ao período de repouso diário, a proposta impõe como medida administrativa a apresentação de condutor habilitado. Considerando a dificuldade de se operacionalizar tal exigência, sugerimos o acréscimo da alternativa de reter o veículo por período igual ao da parada não observada. Assim, essas sanções passam a compor o art. 1º do PL;
- **Art. 56-A** - concordamos com o art. 56-A, que restaura no corpo do CTB a proibição da circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila a ela adjacente, exceto para a hipótese do fluxo parado, considerando a melhoria da fluidez do tráfego. Vale lembrar que tal proibição constava do art. 56 do CTB, que foi vetado pela Presidência da República, em favor da maior agilidade de deslocamento, com a ressalva de que a segurança dos motociclistas dependeria sobretudo da velocidade de deslocamento dos

veículos e da utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, previstos no Código. A constatação do aumento extraordinário da frota de motocicletas e do número de sinistros envolvendo os veículos de duas rodas justifica a reapresentação do tema. Para efetivar o controle da medida, impõe-se o acréscimo da sanção correspondente, que deve constar do art. 244, na forma do inciso IX, compondo, portanto o art. 1º deste PL. Pela importância para a segurança do trânsito, a penalidade deve alinhar-se ao padrão do inciso I, sendo infração gravíssima, punida com multa e suspensão do direito de dirigir, a que corresponde a medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação. Quanto à exceção para hipótese de fluxo parado concordamos com a dificuldade de fiscalização no caso de fixar a velocidade em 30 Km/h. Propomos, como alternativa, que a velocidade seja reduzida e sem colocar em risco a segurança dos demais veículos e pedestres;

- **Art. 230-B** - propomos nomeá-lo como 230-A, em razão da proposta de incorporar o art. 230-A como inciso XXIII do art. 230 e por acatarmos as sanções correspondentes ao não cumprimento da exigência do tacógrafo previstas no art. 230-B. Anuímos com o PL que considera infração gravíssima, punida com multa: conduzir o veículo sem esse equipamento; com o equipamento viciado, defeituoso ou inacessível à fiscalização; sem portar os registros das últimas 48 horas ou portá-los em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;
- **Art. 261-B** - somos contrários a esse dispositivo que prevê a devolução da Carteira Nacional de Habilitação a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir. A mesma redação já está prevista no § 2º do art. 261;
- **Art. 282-A** – acatada a incorporação deste novo artigo ao CTB objetivando coibir fraudes. O PL traz nesse dispositivo a possibilidade de notificação por edital, mediante a publicação no Diário Oficial da notificação de autuação ou de penalidade devolvida por impossibilidade de entrega. Também incluímos novo parágrafo, a pedido do DPRF, determinado que o comparecimento espontâneo do proprietário ou infrator junto ao órgão de trânsito responsável pela aplicação da penalidade supre a falha na notificação, sendo-lhe concedido novos prazos de defesa, recurso e pagamento;
- **Art. 290-B** – Acatamos sugestão do DENATRAN, com redação explicitando que a declaração da prescrição da pretensão punitiva ou executória será realizada de ofício pela autoridade competente ou requerimento da parte, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional;

- **Art. 291-A** - pelo espírito pedagógico da medida, acatamos o disposto nesse artigo, que determina o cumprimento da prestação social de serviços à comunidade ou a entidades públicas, aplicada em razão de crime previsto no CTB, em hospitais da rede pública, clínicas e instituições que atendam vítimas de trânsito, observando-se o conhecimento e as aptidões do condenado;
- **Art. 291-B** – discordamos que o valor do veículo seja vinculado ao cálculo de multa penal relacionada a crime de trânsito. A nosso ver, os arts. 59 e 60 do Código Penal atendem a contento o aspecto da dosimetria na individualização da pena. O art. 60 atenta para a situação econômica do réu, que pode optar por usar um veículo modesto frente ao seu patrimônio ou ser induzido, por razões de segurança, a ter um carro blindado;
- **Art. 312-A** - para impedir a condução com excesso de velocidade e contribuir para a segurança do trânsito, o PL acrescenta o art. 312-A ao CTB, criminalizando a segunda transgressão, no período de um ano, à velocidade máxima da via em cinquenta quilômetros por hora e impondo ao condutor infrator as penas de multa e de prestação de serviço à comunidade, de seis meses a dois anos. A primeira infração com tal característica seria penalizada apenas administrativamente. Ainda de acordo com o parágrafo único, o processo penal ao agente infrator teria por base os artigos 60 e seguintes da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, que dispõe sobre os Juizados Especiais Criminais. Embora a idéia seja louvável, apresenta inconsistência. Se uma conduta é tipificada como crime, assim deve ser tratada desde sua primeira incidência. Além disso, a medida mostra-se de difícil aplicação, porque o condutor infrator poderá não assumir o ônus do ilícito, revertendo as penalidades ao proprietário do veículo, o qual poderá questioná-las com base no preceito constitucional disposto no inciso XLV do art. 5º, pelo qual *nenhuma pena passará da pessoa do condenado*. No entanto, esse aspecto deverá ser analisado na comissão competente. Quanto ao mérito de trânsito, acatamos o dispositivo, sugerindo, entretanto, como limite para caracterizar o ilícito, o valor igual ou superior a cinquenta quilômetros por hora sobre a velocidade máxima permitida para a via.

Aceitamos, ainda, a sugestão enviada pelo DETRAN do Espírito Santo de recepcionar, nos arts. 306 e 308 do CTB, as penalidades previstas nos §§ 1º ao 3º do art. 129 do Código Penal, que trata da lesão corporal, incorporando as figuras pertinentes aos acidentes de trânsito. Pretende-se, com essa recepção, caracterizar no CTB os tipos penais

concernentes à lesão corporal dolosa, assegurando instrumentos jurídicos precisos à atuação policial e judicial relacionada aos crimes de trânsito focados, quais sejam a condução de veículo automotor na via pública, sob o efeito de álcool, numa concentração igual ou superior a seis decigramas por litro de sangue e a participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada.

O art. 3º do PL pretende divulgar nos estabelecimentos comerciais situados nas rodovias federais sobre a proibição legal de consumir álcool e dirigir, como também as sanções aplicáveis aos infratores. Esses aspectos estão atendidos pelo art. 7º da Lei Seca.

Por fim, na cláusula revogatória expressa no art. 4º do PL, mantivemos somente aquelas relativas ao art. 108 e ao inciso XIV do art. 230, para assegurar a coerência com as posições expressas ao longo do exame da matéria. Entendemos que a revogação do art. 164 não procede uma vez que o entendimento jurídico é de que há diferença entre entregar a direção do veículo e permitir que pessoa assuma a condução do mesmo. A primeira é uma ação consciente e presencial, já a segunda pode se dar inconscientemente e até por omissão.

Apresentaremos a seguir as contribuições para o aperfeiçoamento do CTB oriundas da Audiência Pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes, no dia 13 de novembro de 2008, com as quais concordamos, bem como as sugestões acatadas oriundas de reuniões da Subcomissão Especial para Promover a Revisão do Código Brasileiro de Trânsito.

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET-SP - trouxe entre suas contribuições, as seguintes propostas que estão incorporadas ao substitutivo:

- **Art. 115** – exigência da placa dianteira para veículos de duas e três rodas, que acatamos parcialmente com nova redação dada ao § 6º. Para a CET-SP, três aspectos relevantes dificultam a fiscalização das motocicletas em circulação, a inexistência da placa dianteira, placa traseira pouco visível ou legível e a exigência da identificação da marca das motos nos autos de infração. Neste sentido, incluímos a possibilidade da exigência da placa dianteira quando considerada necessária pelo CONTRAN, em local a ser especificado por este órgão;
- **Art. 280** - excetuando a exigência da marca para a identificação dos veículos de duas ou três rodas, mediante o acréscimo do § 8º;

- **Art. 257, § 8º** – trata da multa NIC (não identificação do condutor) prevista para pessoa jurídica. Para combater a prática abusiva e de má fé a proposta estende sua aplicação ao proprietário de veículo, pessoa física não habilitada, que deixa de apontar o condutor infrator e não pode ser apenado com a pontuação pertinente. Considerando a inaplicabilidade da sanção vigente, por falta de um sistema *on-line* integrado nacionalmente, de acompanhamento de apresentação de condutor, propomos a sanção de multa cometida multiplicada por três. Também acolhemos sugestão do DENATRAN para que o CONTRAN regule a forma de identificação do infrator não proprietário de veículo visando assegurar a veracidade das informações fornecidas pelo proprietário;
- **Arts. 185-A e 186-A** – concordamos com a introdução desses artigos para sanar o vácuo existente na lei, que impede a aplicação de sanções pela desobediência às placas R-8, que proíbem a mudança de faixa ou pista, e às placas positivas R-25, que sinalizam os movimentos obrigatórios;
- **Art. 333** – discordamos da supressão desse dispositivo que dita normas para a integração dos órgãos e entidades de trânsito às regras emanadas pelo CONTRAN em relação ao Sistema Nacional de Trânsito, incluindo a municipalização do trânsito. Para os Municípios ainda não integrados, propomos um ajuste, pelo acréscimo do §3º ao art. 24, atribuindo temporariamente suas funções ao Estado.

Entre as contribuições do DENATRAN, que acatamos, constam:

- **Art. 24, XVII e 129** - alteração excluindo da competência municipal, o registro e licenciamento dos ciclomotores, que passariam aos Estados e Distrito Federal, cujos órgãos ou entidades executivos de trânsito estão aparelhados para cumprir essas funções, de acordo com o art. 120 do CTB;
- **Art. 108** - revogação desse artigo, que permite, onde não houver linha regular de ônibus, o transporte de pessoas em veículo de carga ou misto. A manutenção do dispositivo perpetua uma situação contrária à segurança do trânsito, concorrendo para a omissão das autoridades responsáveis pela oferta do transporte público coletivo;
- **Art. 115** – acréscimo dos termos “visível ou legível” após a palavra placa, para deslegitimar a ação de motociclistas que adulteram os caracteres da placa para burlar a fiscalização. Assim, o infrator poderá ser enquadrado nas infrações previstas nos art. 221 e 230, I;

- **Art. 145** – alteração do *caput*, para incluir outros tipos de carga definidas pelo CONTRAN, cujo transporte demande o cumprimento das exigências listadas no artigo. Alteração da alínea “b” do inciso II para permitir que o motorista com um ano de experiência na categoria D possa se candidatar à obtenção da habilitação na categoria E;
- **Art. 148, §§ 2º e 3º - no § 2º** ampliamos o período probatório da Permissão para Dirigir de um para dois anos, como medida de cunho educativo. Alteramos o 3º para incluir entre as condições de não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a incorrência na penalidade de suspensão do direito de dirigir, que é plausível, se o candidato cometer, no período assinalado, uma infração média e seis leves ou incidir em sete infrações leves, bem como sofrer penalidade de cassação da Permissão para Dirigir ou ter sido condenado por crime de trânsito;
- **Art. 162, I, II e III** – discordamos da sugestão de introduzir a medida administrativa de remoção do veículo, nos incisos I, II e III do art. 162 que penalizam o condutor por dirigir o veículo sem possuir documento de habilitação, com esse documento cassado ou suspenso ou com a habilitação incompatível com a categoria requisitada para o tipo de veículo. Em que pese a gravidade das faltas assinaladas e reconhecendo o vácuo jurídico do CTB de possibilitar a ação efetiva do agente de trânsito para sanar as irregularidades averiguadas, hoje restrita praticamente à multa, pensamos que a medida administrativa de retenção do veículo é suficiente, tendo em vista a inexistência de problemas a ele relacionados. Do ponto de vista operacional, a retenção mostra-se mais exequível, notadamente fora das áreas urbanas. No caso da não apresentação do condutor, aplicar-se-á, naturalmente, o § 4º do art. 270, que determina o recolhimento do veículo ao depósito;
- **Art. 244, V** – concordamos com a sugestão de se proibir o transporte de criança menor de dez anos em motocicleta, motoneta e ciclomotor, que sem dúvida assegura maior segurança à criança. A idade mínima atual é de sete anos.
- **Art. 257, § 7º** - ampliação do prazo para identificação do infrator pelo proprietário do veículo, de quinze para trinta dias. Trata-se de ajuste pertinente, considerando o prazo exíguo em vigor. Acréscimo do § 10 possibilitando ao CONTRAN disciplinar a forma de identificação do infrator não proprietário de veículo visando assegurar a veracidade das informações fornecidas pelo proprietário;

- **Art. 280** – alteração do *caput* desse artigo, acrescentando os termos “ou trecho” após a palavra local, para possibilitar a apuração da velocidade média, inclusive nas vias sem sinalização;
- **Art. 281** - propomos nova redação para esse dispositivo, com vistas a sanar importante vácuo legal no texto do CTB sobre a fase da defesa prévia da autuação, até o presente, disciplinada apenas pela Resolução nº 149, de 2003, do CONTRAN. Alvitramos o prazo não inferior a trinta dias, após o recebimento da notificação, para interposição da defesa prévia, como também a uniformização do instituto da decadência do direito de imposição de penalidade, no âmbito de todos os entes da federação. Incorporamos, ainda, sugestão do Departamento de Polícia Rodoviária Federal que prevê o caso de recusa do infrator em assinar o auto de infração, para efeito da validade deste como notificação;
- **Arts. 281-A a 281-D** – introduzimos com esses artigos disposições complementares à fase da defesa prévia da autuação, disciplinando a prescrição da pretensão punitiva, com o objetivo de assegurar maior clareza e eficiência à imposição das penalidades. A proposta baseia-se nos preceitos da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazos de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal.
- **Art. 290-A** – definimos nesse dispositivo a prescrição executória, também inexistente no CTB.

Várias sugestões da Subcomissão Especial para Promover a Revisão do Código Brasileiro de Trânsito também foram incorporadas, a saber:

- **Art. 7º** - inclusão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – na composição do Sistema Nacional de Trânsito;
- **Art. 10, incisos IV, V e VI** – correção de nomenclatura, com atualização de nome de três Ministérios;
- **Art. 20, inciso III** – previsão de novas competências para a Polícia Rodoviária Federal: executar a fiscalização de trânsito e autuar;
- **Art. 78** – inclusão do Ministério das Cidades no rol dos Ministérios responsáveis pelo desenvolvimento e implementação de programas destinados à prevenção de acidentes;
- **Art. 95, § 3º** - atualização do valor de multa decorrente ausência de permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito para realização de obra

ou evento que perturbe ou interrompa a livre circulação de veículos e pedestres;

- **Art. 193** – retirar a infração “transitar com o veículo em marcas de canalização” deste artigo para acrescentá-lo em novo artigo 193-A, com infração grave e penalidade de multa sem fator multiplicador, uma vez que as infrações previstas pelo art. 193 são gravíssimas e é aplicado o fator multiplicar 3;
- **Art. 203** – alterar o fator multiplicador da multa para 5 vezes por se tratar de infração com alto grau de incidência de acidentes – ultrapassar pela contramão ou veículo: nas curvas, nas faixas de pedestre, nas pontes, viadutos ou túneis; onde houver marcação viária de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela e parado; e parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
- **Art. 218** – incluir nova faixa para infração de excesso de velocidade – até 10 Km/h;
- **Art. 231, inciso VIII** – alteração da medida administrativa de retenção para remoção do veículo em caso de efetuar transporte remunerado de pessoas ou bens sem licença para este fim;
- **Art. 320** – incluir enquadramento em crime de responsabilidade para descumprimento neste artigo – utilização exclusiva das receitas de cobrança de multas em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito;
- **Art. 323** – correção de valores ainda expressos em UFIR;
- **Art. 312-B** – no caso de substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, previsão de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas em atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito.

Além dessas propostas, acolhemos outras advindas da Mesa Redonda de 1º de setembro, que debateu o PL em foco, listadas a seguir:

- **Arts. 124, 128 e 134** - solicitação da Secretaria da Receita Federal em decorrência da recusa dos DETRANS em efetivar a transferência desses veículos da União a beneficiário de incorporação ou arrematante em leilão, sob a alegação de falta de documentação necessária e de previsão legal para a expedição de novo CRV - Certificado de Licenciamento de Veículos;
- **Art. 148** - O texto determina que o condutor com permissão para dirigir, penalizado com suspensão, somente possa reiniciar o processo de habilitação após o cumprimento da penalidade;
- **Art. 152** – inclusão de parágrafo determinando que os membros da comissão realizadora do exame de direção veicular possam voltar a integrá-la, desde que passado um ano de sua última recondução. Também atualizamos a denominação das categorias (militares e policiais) aos quais se faculta a realização do curso de formação de condutor e os exames respectivos em suas corporações, necessários à concessão do documento de habilitação;
- **Arts. 173 e 174** - Nova redação ao Art. 174 para explicitar a diferença entre as penalidades aplicadas ao condutor que disputa corrida (Art. 173) e para quem promove, na via, competição esportiva com a utilização de veículos automotores;
- **Art. 230** – Sugestão da CET/SP para atualização da redação do inciso III, considerando infração conduzir o veículo sem que este tenha sido submetido ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, quando obrigatório;
- **Art. 276** – Inclusão da expressão “ou por litro de ar alveolar pulmonar”. Atualmente existe controvérsia quanto ao uso do etilômetro como equipamento de medição do índice de alcoolemia, em razão de constar na lei somente a previsão de concentração de álcool por litro de sangue. Aqui, acrescentamos que a concentração de álcool por litro de ar alveolar pulmonar também caracterizará que o condutor está sob influência de álcool para fins das penalidades do art. 165;
- **Art. 280** – Acréscimo da expressão “que presenciou o cometimento da infração” no § 2º;
- **Art. 290** – Nova redação para especificar os casos em que a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades se encerra;

- **Art. 306** – Determinação da concentração de álcool de 0,3 (três décimos) miligrama de álcool por litro de ar, quando o teste for realizado por meio de aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) e inclusão de § 4º, para que incida nas mesmas penas o condutor que apresente sinais notórios de embriaguez, ainda que não seja possível determinar a concentração de álcool ou esta seja inferior ao limite estabelecido;

Considerando a amplitude das mudanças pretendidas e em razão do exame detalhado do CTB, deparamo-nos, ainda, com as seguintes inconsistências, que merecem correção:

- **Art. 263** – dispõe sobre a cassação do documento de habilitação. No entanto, o § 2º, contraditando o *caput* refere Carteira Nacional de Habilitação. Proponho o devido ajuste de redação a esse parágrafo, para harmonizar o teor do artigo;
- **Art. 285** - trata da etapa do recurso da penalidade, a que todo infrator tem direito dentro da ampla defesa, trazendo no *caput* a referência ao art. 283, vetado pela Presidência da República. Para legitimar o artigo propomos nova remissão a um dispositivo vigente, o § 4º do art. 282.
- **Art. 291, III** – excetua da condição de crime culposo de trânsito o condutor transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via, em 50 km/h. Propomos pequenos ajustes de redação, pelo acréscimo da palavra “mais” antes da velocidade prevista, para compatibilizar o texto com o inciso IV do art. 218 e sua redação por extenso, conforme determina o art. 11, II, f da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração das leis.
- **Anexo I – Dos Conceitos e Definições** – acrescentamos à listagem existente a definição da espécie de veículo caminhão. Propomos, ainda, nova redação para caminhão-trator, equiparando-o ao caminhão para efeito da aplicação da legislação de trânsito. Ambos são citados no art. 96. Incluímos, ainda, por sugestão do DPRF, a definição de Etilômetro como aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar pulmonar.

Frente ao endurecimento do Código, que a exemplo da Lei Seca certamente irá interferir no cotidiano de todos os usuários do trânsito, defendemos o direito do cidadão de ser comunicado sobre o teor e a abrangência da nova lei.

Propomos, então, um período de vacância de cento e vinte dias para a ampla divulgação das modificações introduzidas no texto do CTB, a cargo dos órgãos ou entidades executivos de trânsito, em todos os meios de comunicação, após o qual a lei entrará em vigor.

Considerando o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.872, de 2008, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 17 de Setembro de 2009.

Deputada **RITA CAMATA**
Relatora

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.872, DE 2008

Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Os dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, a seguir mencionados, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 7º**

.....

VIII – a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Parágrafo único. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 deste Código, nas rodovias federais por ela administradas. (NR)

Art. 10

.....

IV – um representante do Ministério da Educação;

V – um representante do Ministério da Defesa;

VI – um representante do Ministério do Meio Ambiente;

.....

XXIV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

XXV – um representante da entidade máxima representativa dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. (NR)

Art. 20

.....

III – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e as multas e medidas administrativas cabíveis pelo cometimento de infrações previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, bem como os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....

XI – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido neste Código, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais. (NR)

Art. 24.....

.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

.....

§ 3º Até a integração de que trata o §2º, os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados, no âmbito

de sua circunscrição, exercerão as competências previstas neste artigo. (NR)

Art. 61.
.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias, noventa quilômetros por hora;

b)
.....(NR)

Art. 78. Os Ministérios das Cidades, da Educação, da Justiça, da Saúde, do Trabalho e Emprego e dos Transportes, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

.....(NR)

Art. 95.
.....

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

.....(NR)

Art.105.
.....

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, com registro individualizado para cada condutor e leitura acessível para fiscalização do agente da autoridade de trânsito, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

.....(NR)

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placa, visível ou legível, dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

.....(NR)

§ 6º Os veículos de duas ou três rodas terão a placa traseira e, quando considerado necessário pelo CONTRAN, uma segunda placa em local por este especificado.” (NR)

Art. 124.....

Parágrafo único. No caso de veículo apreendido com pena de perdimento aplicada, na esfera administrativa ou judicial, em favor da União, serão exigidos os documentos que comprovem a aplicação da referida pena e documento que comprove sua destinação pela autoridade competente.

Art. 128.

§ 1º. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica a veículo apreendido com pena de perdimento aplicada a favor da União, ficando desvinculados do veículo os débitos e multas anteriores à aplicação da pena.

§ 2º. Eventuais registros de gravames de alienação fiduciária serão baixados mediante requerimento da autoridade administrativa ou judicial responsável pela aplicação da pena de perdimento do veículo.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. (NR)

Art. 134.

Parágrafo único. No caso de veículo apreendido com pena de perdimento aplicada, na esfera administrativa ou judicial, em favor da União, a comunicação de transferência de veículo será feita através de documento que comprove a aplicação da pena de perdimento do veículo e documento que comprove a sua destinação pela autoridade competente.” (NR)

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência, de produto perigoso ou outros tipos de carga definidos pelo CONTRAN, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

.....

II -

.....

b) no mínimo há um ano nas categorias C ou D, quando pretender habilitar-se na categoria E;

.....(NR)

Art. 148.....

.....

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de dois anos.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor ao término de dois anos, desde que:

I - não tenha cometido, nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima;

II – não seja reincidente em infração média;

III - não seja punido com suspensão do direito de dirigir ou cassação da Permissão para Dirigir;

IV - não tenha sido condenado por crime de trânsito.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no § 3º, obriga o candidato a, após decorrido o tempo de cumprimento de eventuais penalidades de suspensão do direito de dirigir ou cassação da permissão para dirigir, a reiniciar todo o processo de habilitação.

.....(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, para o período de um ano, permitida a recondução por igual período, sendo que pelo menos um dos membros deverá ser habilitado em categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 1º Qualquer dos membros integrantes da comissão a que se refere o caput deste artigo poderá voltar a integrá-la, desde que passado um ano de sua última recondução.

§ 2º Os militares e os policiais aprovados em curso de formação de condutor, ministrado em suas corporações, serão dispensados dos exames necessários à concessão do documento de habilitação, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§3º O militar ou policial interessado instruirá seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização em que servir, 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)

Art. 162. Dirigir veículo:

I – sem estar habilitado.

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

II -

.....

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

III -
.....

Medida Administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação;

.....(NR)

Art. 163. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no artigo 162:

Infração – gravíssima;

Penalidade – as mesmas previstas no art. 162.

Medida Administrativa – recolhimento do documento de habilitação. (NR)

Art. 169.

Infração – média

.....(NR)

Art. 173. Disputar corrida ou participar, como condutor, de competição esportiva, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, 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;

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

Art 174. Promover, na via, com a utilização de veículos automotores, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes)

Art. 181.....

.....

VIII – na calçada, no passeio ou 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, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

.....(NR)

Art. 182.

VI - na calçada, no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

.....(NR)

Art. 191......

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação. (NR)

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pistas de rolamento, acostamentos, gramados e jardins públicos:

.....(NR)

Art. 202......

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) (NR).

Art. 203......

Penalidade – multa (cinco vezes) (NR).

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

I – quando a velocidade for superior à máxima permitida em até dez quilômetros por hora:

Infração: média

Penalidade: multa;

II – quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de dez quilômetros por hora até vinte quilômetros por hora:

Infração: grave;

Penalidade: multa;

III – quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de vinte quilômetros por hora até trinta quilômetros por hora:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

IV - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de trinta quilômetros por hora até cinquenta quilômetros por hora:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação;

V - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de cinquenta quilômetros por hora:

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação (NR).

Art. 230.....

.....
III – com dispositivo ou artifício para fraudar a fiscalização por instrumento ou equipamento medidor de velocidade, conforme estabelecido pelo CONTRAN;

.....
V – que não esteja registrado ou devidamente licenciado;

.....
VI – com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade ou visibilidade;

.....
VIII – sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular e de controle de emissão de gases poluentes e de ruído prevista no art. 104, quando obrigatória;

IX – sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante, exceto o registrador instantâneo inalterável de velocidade ou tempo;

.....
XXIII – de condução escolar, transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis

quilogramas, em estradas e rodovias, sem observar os períodos de descanso do art. 28-A.

Infração – grave;

Penalidade – multa no caso do *caput* do art. 28-A; multa (três vezes) no caso do § 2º do art. 28-A;

Medida administrativa – Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado ou por período igual ao da parada não observada. (NR)

Art. 231. Transitar com o veículo:

.....
V – com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Infração – média;

Penalidade – multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante da seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas – R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos);
- b) acima de seiscentos a oitocentos quilogramas – R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos);
- c) acima de oitocentos a um mil quilogramas – R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos);
- d) acima de um mil quilogramas a três mil quilogramas – R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos);
- e) acima de três mil a cinco mil quilogramas – R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos);
- f) acima de cinco mil quilogramas – R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos).

.....
VIII -

Infração: gravíssima

Penalidade: multa

Medida administrativa: remoção do veículo;

.....(NR)

Art. 244.

.....
V – transportando criança menor de dez anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

IX – passando entre veículos de filas adjacentes, ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela, exceto na hipótese de fluxo parado, desde que com velocidade reduzida e sem colocar em risco a segurança dos demais veículos e pedestres:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação.

.....(NR)

Art. 252.

VI – utilizando fone de ouvido:

Infração – média;

Penalidade – multa.

VII – utilizando telefone celular ou equipamento de comunicação móvel;

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa. (NR)

Art. 257.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário terá trinta dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo 7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica ou pessoa física não habilitada, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada por três, se pessoa física, e multiplicada por cinco, se pessoa jurídica.

§ 10 O CONTRAN regulamentará a forma de identificação do infrator não proprietário de veículo visando assegurar a veracidade das informações fornecidas pelo proprietário” (NR)

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 e quatro 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);

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

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

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos a cada ano pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou outro que venha a substituí-lo, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

.....(NR)

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

I - sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos no período de doze meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

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

§ 1º Para fins do inciso I do caput deste artigo, considerar-se-á a data na qual a infração foi cometida, independentemente do momento de conclusão do processo administrativo.

§ 2º A penalidade de suspensão do direito de dirigir por acúmulo de vinte pontos será aplicada pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de oito meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º Não será computada a pontuação para fins do inciso I, no caso das infrações punidas, de forma específica, com a suspensão do direito de dirigir.

§ 4º O período de suspensão do direito de dirigir, no caso do inciso II, será:

I – Para infratores não reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses:

- a) de dois meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas com fator multiplicador;
- b) de cinco meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas com fator multiplicador de três vezes;
- c) de oito meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas com fator multiplicador de cinco vezes.

II - Para infratores reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de doze meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263:

- a) de oito meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais não sejam previstas multas com fator multiplicador;
- b) de doze meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas com fator multiplicador de três vezes;
- c) de dezoito meses, para penalidades de suspensão do direito de dirigir aplicadas em razão de infrações para as quais sejam previstas multas com fator multiplicador de cinco vezes.

§ 5º Aplicada a penalidade de suspensão de dirigir, o infrator terá o prazo de trinta dias, a contar da data da notificação, para entregar seu documento de habilitação, sob pena do crime de desobediência previsto no art. 330 do Código Penal.

§ 6º Incorrerá na infração prevista no inciso II do art. 162, o condutor notificado da penalidade de que trata este artigo, flagrado dirigindo veículo automotor em via pública.

§ 7º O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo é de responsabilidade do órgão que aplica a penalidade de multa, devendo ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 8º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida essa e as demais penalidades dela decorrentes, conforme estabelecido neste Código.

§ 9º A reincidência se caracteriza pelo cometimento de infração sujeita a penalidade de suspensão do direito de dirigir ou de acúmulo de vinte pontos ou mais, dentro do período de doze meses do encerramento da suspensão anterior.

§ 10 Na hipótese de reincidência em penalidade de suspensão do direito de dirigir, caracterizada por motivo diverso da primeira, o período de suspensão será calculado segundo o fundamento da reincidência.

§ 11 O período de suspensão de que trata o § 4º se iniciará imediatamente após a entrega da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 12 Em caso de descumprimento do disposto no § 5º, o período de suspensão será contado em dobro e terá início, automaticamente, um dia após o fim do prazo estabelecido no referido parágrafo.

§ 13 No caso de aplicação de penalidade de suspensão do direito de dirigir, durante o cumprimento de anterior, novo período de suspensão terá início, automaticamente, ao final do primeiro. (NR)

Art. 263.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação do documento de habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN. (NR)

Art. 270.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, desde que ofereça condições de segurança para circulação na via aberta ao público, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, fixando-se prazo razoável ao condutor para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

§ 4º Não ocorrendo as condições estabelecidas no § 2º, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 262.

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no RENAVAM pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização. (NR)

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar pulmonar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para a fiscalização da concentração de álcool. (NR)

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, poderá ser submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outro exame que, por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado. (NR)

Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, caberá ao perito oficial encarregado do levantamento pericial retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

Parágrafo único. Na ausência do perito oficial, o agente da autoridade de trânsito responsável pelo registro do acidente poderá retirar e manter sob sua guarda o disco ou unidade armazenadora do registro e encaminhá-lo à Polícia Judiciária. (NR)

Art. 280. :

.....
 III - caracteres da placa do veículo, sua marca e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito que presenciou o cometimento da infração, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 5º Fica dispensada a anotação da marca, prevista no inciso III, no auto de infração, para os veículos de duas ou três rodas. (NR)

Art. 281.

§ 1º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I -

II -

III – se no prazo máximo de dois anos da data da infração não for aplicada a penalidade de multa.

§ 2º O auto de infração valerá como notificação da autuação quando for assinado pelo infrator ou no caso de recusa deste em assiná-lo, considerando-se, nestes casos, cumprido o estabelecido no inciso II § 1º deste artigo.

§ 3º Na notificação da autuação deverá constar o prazo, para interposição da defesa prévia, que não será inferior a trinta dias, contados da data da notificação.

§ 4º Se não for observado o prazo previsto no inciso II do § 1º deste artigo, ocorrerá a decadência do direito de imposição da penalidade. (NR)

.....

Art. 284.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, na forma prevista no § 1º do art. 258 desta Lei. (NR)

Art. 285. – O recurso previsto no § 4º do art. 282 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

.....(NR)

Art. 286.

.....

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso e se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada na forma prevista no § 1º do art. 258.

.....(NR)

Art. 290. A instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades se encerra:

I – se não for interposto o recurso previsto no art. 285 dentro do prazo estabelecido;

II – se não for interposto o recurso previsto no art. 288 ou após sua apreciação; (NR)

Art. 291.

.....

III – transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via, em mais de cinquenta quilômetros por hora.

.....(NR)

Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois a cinco anos.

..... (NR)

Art. 306......

.....

§ 1º O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

§ 2º Se do crime previsto no *caput* decorrer acidente de trânsito, do qual resulte:

I – incapacidade para as ocupações habituais, por mais de trinta dias;

II – perigo de morte;

III – debilidade permanente;

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

IV – incapacidade permanente para o trabalho;

V – enfermidade incurável;

VI – perda ou inutilização de membro, sentido ou função;

VII - deformidade permanente;

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

VIII – morte, embora as circunstâncias evidenciem que o condutor não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo.

Penas – reclusão de quatro a doze anos, multa e cassação ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 3º Quando o teste for realizado por meio de aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a concentração de que trata o *caput* equivalerá a 0,3 (três décimos) miligrama de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

§ 4º Incide nas mesmas penas previstas neste artigo, o condutor que, apresentando sinais notórios de embriaguez, ponha em perigo a segurança própria ou de outrem, ainda que não seja possível determinar a concentração de álcool ou esta seja inferior ao limite estabelecido no caput.” (NR)

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente:

.....
Parágrafo único. Se do crime previsto no *caput* decorrer acidente de trânsito, do qual resulte:

I – incapacidade para as ocupações habituais, por mais de trinta dias;

II – perigo de morte;

III – debilidade permanente;

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

IV – incapacidade permanente para o trabalho;

V – enfermidade incurável;

VI – perda ou inutilização de membro, sentido ou função;

VII - deformidade permanente;

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

VIII – morte, embora as circunstâncias evidenciem que o condutor não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo.

Penas – reclusão de quatro a doze anos, multa e cassação ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (NR)

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.

§ 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.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita a autoridade competente à tipificação prevista no art. 4º, inciso VII, cominado com o art. 9º, item 5, e com o art. 74 da Lei 1.079, de 10 de abril 1950. (NR)

Art. 323. O CONTRAN, em cento oitenta dias, fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, sendo durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 231, aplicando-se a penalidade de R\$ 36,00 (trinta e seis reais) por duzentos quilogramas ou fração de excesso.

.....(NR)."

Art. 3º. A Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro - passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 28-A. É vedado ao condutor de condução escolar, de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, trafegando em estradas e rodovias, dirigir por mais de quatro horas ininterruptas, ao fim das quais deve descansar pelo menos trinta minutos, de forma contínua ou de modo descontínuo, em paradas de pelo menos quinze minutos a cada duas horas, exceto quando iniciar o período de repouso previsto no § 2º.

§ 1º Desde que não comprometa a segurança e com o objetivo de lhe permitir chegar a um local de estacionamento adequado, o condutor poderá prorrogar por até uma hora o tempo de direção a que se refere o *caput*, para assegurar a segurança das pessoas, do veículo ou de sua carga.

§ 2º O condutor de que trata este artigo é obrigado, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar um intervalo ininterrupto de, no mínimo, dez horas de descanso.

§ 3º Para efeitos do cumprimento desse artigo, considerar-se-á o local da infração aquele em que ocorrer a fiscalização.

§ 4º A fiscalização do cumprimento do tempo de direção e descanso de que trata este artigo dar-se-á por meio da análise do disco diagrama ou outro equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nos termos da regulamentação do CONTRAN. (NR)

Art. 56-A. É proibida, ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores, a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila a ela adjacente.

Parágrafo único. Não se aplica a proibição do *caput* na hipótese de fluxo parado, desde que com velocidade reduzida e sem colocar em risco a segurança dos demais veículos e pedestres.

Art. 185-A. Mudar de faixa/pista em locais proibidos pela sinalização de regulamentação.

Infração – grave;

Penalidade – multa.

Art. 186-A. Deixar de realizar movimento obrigatório indicado pela sinalização de regulamentação.

Infração – grave;

Penalidade – multa.

Art. 193-A. Transitar com o veículo em marcas de canalização.

Infração: grave

Penalidade: multa

Art. 230-A. Conduzir o veículo:

I – sem registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, quando houver exigência desse aparelho;

II – com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado, defeituoso ou de leitura inacessível à fiscalização, quando houver exigência desse aparelho;

III – sem portar os registros gráficos do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo das últimas quarenta e oito horas ou portá-los em desacordo com regulamentação do CONTRAN, quando houver exigência desse aparelho.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa: retenção do veículo para regularização.

Art. 281-A. Interposta a defesa prévia, caberá à autoridade de trânsito apreciá-la.

§ 1º Acolhida a defesa prévia, o auto de infração será cancelado, comunicando-se ao proprietário do veículo.

§ 2º Não acolhida a defesa prévia, ou se esta não for interposta no prazo legal, será aplicada a penalidade, a qual deverá conter o resultado do julgamento.

Art. 281-B. Prescrevem em cinco anos, contados da data do cometimento da infração, os procedimentos administrativos que tenham por objeto a imposição de penalidade decorrente de infração à legislação de trânsito, exceto as penalidades previstas nos incisos I e II do art. 256.

§ 1º Dar-se-á a prescrição intercorrente, em qualquer fase dos procedimentos, em decorrência da paralisação do processo administrativo pendente de julgamento ou despacho por mais de três anos.

§ 2º Considera-se paralisado o procedimento pendente de julgamento ou despacho, desde que não haja a prática de nenhum ato administrativo tendente à efetiva apuração dos fatos que opere real movimentação do processo.

§ 3º Ocorrida a prescrição, os procedimentos administrativos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada e o auto de infração será cancelado, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional.

Art. 281-C. Interrompe-se a prescrição:

I – pela notificação de aplicação das penalidades previstas no art. 256, exceto as dos incisos I e II;

II – pela prolação de decisão recorrível que não conheça ou negue provimento a recurso.

Art. 281-D. Suspende-se a prescrição:

I – por trinta dias, pelo recebimento na JARI, de recurso contra as decisões da Autoridade de Trânsito, previsto no art. 282, § 4º;

II – por trinta dias, pelo recebimento de recurso no respectivo ente julgador, contra as decisões da JARI, conforme previsto nos arts. 288, 289 e 290.

III – durante a tramitação de processo judicial.

Art. 282-A. Se a notificação da autuação ou da penalidade for devolvida por impossibilidade de entrega, após a segunda tentativa, a autoridade de trânsito a publicará, uma vez, em Diário Oficial, na forma regulamentada pelo CONTRAN, a partir da qual o infrator será considerado notificado.

§ 1º Não se exige a publicação do *caput* no caso do § 1º do art. 282;

§ 2º A publicação de que trata o *caput* não isenta o órgão autuador de disponibilizar a informação da infração para consulta em sítio da Internet;

§ 3º O comparecimento espontâneo do proprietário ou infrator junto ao órgão de trânsito responsável pela aplicação de penalidade supre a falha na notificação, devendo ser-lhe concedido novos prazos de defesa, recurso e pagamento, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 290-A. A pretensão executória das penalidades aplicadas prescreve em cinco anos, contados da data do encerramento da instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Art. 290-B. A declaração da prescrição da pretensão punitiva ou executória, será realizada de ofício pela autoridade competente ou mediante requerimento da parte, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional.

Art. 291-A. A prestação social de serviços à comunidade ou a entidades públicas aplicada em razão de crime previsto neste Código será cumprida em hospitais da rede pública, clínicas e instituições que atendam vítimas de acidentes de trânsito ou outras atividades relacionadas ao atendimento e à recuperação de vítimas de trânsito, observando-se o conhecimento e as aptidões do condenado.

Art. 312-A. Conduzir veículo automotor em via pública em velocidade igual ou superior a cinquenta quilômetros por hora à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, por duas vezes, no período de um ano.

Penas: prestação de serviços à comunidade de seis meses a dois anos e multa.

Parágrafo único. O agente da conduta prevista no art. 312-A desta Lei será processado e julgado na forma dos arts. 60 e seguintes da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, que dispõe sobre os Juizados Especiais Criminais.

Art. 312-B. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades, observando-se o conhecimento e as aptidões do condenado:

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 acidentes 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.”

Art. 4º O Anexo I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – de epígrafe “Dos Conceitos e Definições”, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**CAMINHÃO-TRATOR** – veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro. Equipara-se a caminhão quanto à obediência da legislação.” (NR)

Art. 5º O Anexo I, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – de epígrafe “Dos Conceitos e Definições”, passa a vigorar acrescido das seguintes definições:

“**CAMINHÃO** – veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500kg.

ETILÔMETRO: aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar pulmonar.”

Art. 6º Revogam-se os itens 1, 2 e 3 da alínea “a” do inciso II do § 1º do art. 61, o art. 108, o parágrafo único do art. 174 e o inciso XIV do art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2007 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º Os órgãos e entidades executivos de trânsito ficam obrigados a divulgar amplamente o conteúdo desta Lei em todos os meios de comunicação, pelo período de cento e vinte dias, a contar da data de sua publicação oficial.

Art. 8º As alterações de prazo decadencial ou prescricional realizadas por esta Lei na Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro somente serão aplicadas para as infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 17 de Setembro de 2009.

Deputada **RITA CAMATA**
Relatora